21
Rapport Onderzoeksraad Voor Veiligheid ramp MH17

Aan de orde is het **debat** over **het rapport van de Onderzoeksraad Voor Veiligheid naar de ramp met MH17**.

De **voorzitter**:
Ik heet de minister-president, de minister van Buitenlandse Zaken, de minister van Veiligheid en Justitie en de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van harte welkom. Voordat wij dit debat beginnen, wil ik namens de Kamer de ambassadeurs van Australië, Maleisië en Oekraïne welkom heten in de voorzittersloge.

His Excellency Brett Mason, Ambassador of Australia, His Excellency Ahmad Nazri Yusof, Ambassador of Malaysia, and His Excellency Oleksandr Horin, Ambassador of Ukraine, on behalf of the members of the House of Representatives it is my pleasure to welcome you to this debate on the investigation into the MH17 crash.

☐

De heer **Sjoerdsma** (D66):
Voorzitter. 298 levens gingen verloren op 17 juli 2014. Het intense verdriet van die gitzwarte dag is vandaag nog steeds voelbaar. Veel is sindsdien gebeurd. De lichamen van de slachtoffers zijn teruggehaald op een wijze waarvoor het kabinet complimenten heeft gekregen, en terecht. De toedracht is minutieus beschreven door de Onderzoeksraad Voor Veiligheid. Rusland heeft er alles aan gedaan om die conclusies in twijfel te trekken, maar ze staan als een huis.

MH17 was een gruwelijke wake-upcall voor iedereen die betrokken is bij de veilige burgerluchtvaart. Iedereen heeft zich aan zijn taken gehouden, wettelijke verplichtingen zijn nageleefd, maar toch ging het mis. Het was een collectief falen. Dat stelt ons vandaag voor een heel dure opdracht: wij moeten ervoor zorgen dat de kans dat dit nog een keer gebeurt, zo klein mogelijk is. Daarom staan in dit debat voor D66 twee punten centraal. Ten eerste ligt er de grote uitdaging om de daders op te sporen en te berechten; daarover heb ik vragen aan het kabinet. Ten tweede moeten wij lering trekken uit de ramp en er alles aan doen om de risico's voor de burgerluchtvaart zo klein mogelijk te maken; ik vind dat het kabinet op dat punt te weinig urgentie toont.

Allereerst ga ik dus in op de opsporing en berechting van de daders. De premier heeft beloofd zich persoonlijk ervoor in te zetten dat de daders worden opgespoord en hun gerechte straf krijgen. Daarin wordt van ons allemaal heel veel geduld gevraagd. Vorig jaar zomer leverde Rusland ons een smerige streek. Poetin torpedeerde het plan om een VN-tribunaal op te richten om de daders te berechten. Poetin sprak zijn veto uit in de Veiligheidsraad, een veto tegen een plan dat op heel erg veel steun van heel veel landen in die Veiligheidsraad kon rekenen. Teleurstellend en onuitlegbaar. Dit roept wel de vraag op wat plan B van dit kabinet is voor berechting en vervolging. Wanneer krijgen wij uitsluitsel over de strategie die het kabinet gaat volgen? Welke criteria zijn bepalend voor die uiteindelijke keuze? Immers, vorige zomer had het kabinet voor een strategie gekozen, dus waarom nu nog niet? Ik vraag het kabinet ook in hoeverre wij medewerking van Rusland kunnen verwachten. Werkt het Kremlin mee aan rechtshulpverzoeken van het Openbaar Ministerie? Is Rusland überhaupt bereid om enige rechtsgang te respecteren? Zo ja, welke? Graag krijg ik een reactie.

Ik kom nu op de lessen voor de toekomst, allereerst over het functioneren van de NCTV (Nationaal Coördinator Terrorismebestrijding en Veiligheid). Ondanks alle inzet waren er namelijk ook frustraties bij de nabestaanden en de Kamer over de bevestiging van de passagierslijst. Dat duurde lang en was pijnlijk, zo heeft ook de OVV geconstateerd. Informatie kwam niet bij elkaar. Er was geen regie en geen coördinatie. Het stuit mijn partij tegen de borst dat de minister van V en J nu naar Passenger Name Records grijpt om voortaan de nationaliteit van passagiers vast te leggen. Passenger Name Records gaan over terrorisme. Mijn fractie vraagt de staatssecretaris voor luchtvaart om een zuiverder, internationaal initiatief. MH17 was niet het eerste ... Voorzitter, deze zin gaat over een ander deel van het onderwerp. Volgens mij gaat de heer Ten Broeke op het PNR-deel interrumperen.

De heer **Ten Broeke** (VVD):
Ik zal in mijn tekst ook terugkomen op de PNR. Ik vind de beantwoording van de regering volstrekt onvoldoende, want ze laat op geen enkele manier zien dat er een vorm van urgentie aanwezig is om via die PNR de nationaliteit van de passagierslijsten te gaan opnemen. Als we een weg kunnen vinden die direct en goed is en de PNR kunnen daar een mogelijkheid voor bieden, moeten wij die gewoon nemen. Wat is daarop tegen?

De heer **Sjoerdsma** (D66):
Ik ben altijd voor de snelste route naar het succes. Ik vind dat je dan ook moet kijken naar de route waarvoor je kiest. De route van het instrument PNR is bedoeld voor terrorismebestrijding. In de PNR wordt informatie samengevoegd die veel verder strekt dan enkel de nationaliteit en de bestemming van degenen die in het vliegtuig zitten. Dat is ook de reden waarom mijn fractie grote huivering heeft bij het instrument PNR ten principale. Dus ook bij de route om op deze manier de problemen op te lossen. De heer Tjibbe Joustra, voorzitter van de OVV, zegt dat er ook andere methoden zijn. Verken die, zeg ik dan.

De heer **Ten Broeke** (VVD):
Het kabinet antwoordt in lijn met wat de heer Sjoerdsma aangeeft. Ik vind dat minder tevredenstellend omdat het tot niets leidt. Ik ben benieuwd welke opties D66 zelf heeft verkend. We staan hier vandaag immers om spijkers met koppen te slaan.

De heer **Sjoerdsma** (D66):
Absoluut, we staan hier om spijkers met koppen te slaan. Ik vind niet dat het aan mijn fractie is om een internationaal systeem te bedenken om de nationaliteit vast te leggen. Ik concludeer twee dingen. De richting die het kabinet hier kiest, lijkt mij oneigenlijk en onverstandig. Ik constateer daarnaast dat de voorzitter van de OVV stelt dat er talloze andere manieren zijn om dit internationaal te regelen. Het lijkt mij ook goed om dat te doen.

Ik was gekomen bij de Nationaal Coördinator. MH17 is niet het eerste vliegtuigongeluk. Wat is er gebeurd met de lessen van de Bijlmer en Lockerbie? Heeft de Nationaal Coördinator die lessen, waarover ook de OVV spreekt, op een rijtje? Hoe volgt het kabinet die lessen precies op? De voormalig voorzitter van de OVV stelt dat die lessen in te beperkte mate zijn uitgevoerd.

Dan de tweede les: zo veilig mogelijk vliegen. Niemand kan beweren dat vliegen helemaal veilig wordt en dat rampen voor 100% worden uitgesloten. Maar met vliegroutes boven conflictgebieden als Jemen, Noord-Korea, Irak, Oekraïne, Syrië moeten we wel alles op alles zetten om een herhaling van dit drama te voorkomen. Het moet voor passagiers niet uitmaken of zij met KLM, British Airways, Easyjet of Malaysia Airlines vliegen. Dat vergt goede risico-informatie voor alle luchtvaartmaatschappijen. Het kabinet zet in op een Europees waarschuwingssysteem. Prima. Binnen ICAO zijn nieuwe afspraken nodig. Prima. Ook binnen Nederland kan het kabinet aan de slag en dat zie ik veel te weinig. Ik wil nu heel concreet worden. In het MH17-debat van april 2015 hebben wij tot vervelens toe aan het kabinet gevraagd wat het op nationaal niveau gaat doen om tot een verbeterde informatiedeling en een verbeterde risicoanalyse te komen. Er is toen geantwoord dat er een overleg met de sector zal komen, dat opties en alternatieven zal opleveren om tot verbeteringen te komen. Ik heb het eens nagekeken en ik heb daarvan niets kunnen vinden, helemaal niets. Waarom is er geen lijst met verbeteringen, zoals die een jaar geleden door de toenmalige staatssecretaris is toegezegd? Waarom staat er in de kabinetsreactie alleen maar dat het overleg over informatiedeling nog steeds plaatsvindt en dat er verder niets nieuws hoeft te worden gedaan? Mijn fractie komt vandaag met vier voorstellen. 1. Zorg ervoor dat vliegtuigmaatschappijen de vliegroutes zo veel mogelijk openbaar maken, zodat passagiers geïnformeerde keuzen kunnen maken. 2. Organiseer een unit burgerluchtvaart onder supervisie van de NCTV met maar één centrale taak: kijk met een luchtvaartbril naar de risico's van vliegroutes van Nederlandse luchtvaartmaatschappijen en zorg daarbij voor voldoende capaciteit. 3. Zorg voor structureel, proactief overleg tussen de inlichtingendiensten en de burgerluchtvaart over de risico's, want nu hangt de informatiedeling van incidenten en informele contacten af. Dat is voor mijn fractie onacceptabel. 4. D66 vindt dat in het uiterste geval de Nederlandse Staat een vliegverbod moet kunnen opleggen, net als de Verenigde Staten, het Verenigd Koninkrijk, Frankrijk en Duitsland. Graag krijg ik een reactie van de staatssecretaris voor luchtvaart op deze vier voorstellen.

Ik rond af. De onderste steen moet boven. De daders moeten worden berecht en de lessen voor de toekomst moeten worden geleerd. Dat is een moeilijke opdracht. Er zijn veel stappen gezet, maar we zijn er nog niet. Ik hoor graag van het kabinet hoe het de pas gaat versnellen.

☐

De heer **Omtzigt** (CDA):
Voorzitter. Op 17 juli 2014 verloren 298 onschuldige burgers op vlucht MH17/KL4107 het leven. Iemand schoot met een Buk-raket op het vliegtuig, zo blijkt uit het OVV-rapport. Dat is de toedracht van de ramp, maar wie schoot op het vliegtuig en waarom juist op de MH17 en niet op een van de tientallen andere vliegtuigen die die dag over Oost-Oekraïne vlogen? Wie verschafte de mogelijkheid en de toestemming om op de MH17 te schieten? Dat zijn belangrijke vragen waarop nog niet het begin van een antwoord is, negentien maanden na deze aanslag.

De minister-president heeft beloofd alles te doen om de onderste steen boven te krijgen over deze aanslag. Wij steunen hem en het kabinet volledig in dit streven. Daarom hebben wij vandaag een debat: om te zien welke vorderingen daarmee gemaakt zijn. Wij begrijpen dat niet alles verteld kan worden omdat er een lopend en belangrijk strafrechtelijk onderzoek gaande is. Natuurlijk is dit geen gemakkelijke taak. Er woedt een oorlog in Oost-Oekraïne. Supermachten Rusland en de VS zijn daarin diep betrokken. In zo'n omgeving willen velen veel objectieve waarheden verborgen houden. De MH17-onderzoeken worden dan ook onder grote druk uitgevoerd. Wij hebben waardering voor onderzoekers die toch hun uiterste best doen om de waarheid dan naar boven te halen.

Oekraïne had zijn eigen luchtruim moeten sluiten, concludeert de OVV. Dat concludeert hij op basis van de Kievbriefing van 14 juli, waarbij Oekraïne vertelt dat een Antonov 26 door een raket op 6,5 kilometer hoogte uit de lucht geschoten is. Een heldere en snoeiharde conclusie, maar wel een conclusie die pas getrokken kon worden nadat bekend werd dat Nederland aanwezig was bij de Kievbriefing. Dat was een halfjaar na de ramp. Er was veel media-aandacht en er waren Kamervragen voor nodig, maar pas nadat het openbaar werd, kreeg de OVV die memo van de Nederlandse regering.

Bij het laatste debat zegde de regering dus toe om in gesprek te gaan met de OVV en met de Universiteit Twente — ook over dat rapport hebben we het vandaag — over de vraag of de onderzoekers alle medewerking en documenten hadden. Wanneer hebben die twee gesprekken plaatsgevonden en wat gaf zowel de OVV als de Universiteit Twente toen aan? Kon de regering daaraan voldoen?

Via de primaire ruwe radargegevens kun je een raket hoogstwaarschijnlijk zien vliegen. En wat blijkt? Dit is de enige luchtvaartramp in Europa in de afgelopen tien jaar waarbij die gegevens niet beschikbaar zijn voor de onderzoekers. Na het laatste debat bleek dat twee van de radarinstallaties van Oekraïne stuk waren. Dat is wat anders dan in het OVV-rapport staat, namelijk dat ze in onderhoud zijn. De OVV zegt: Oekraïne heeft dit gezegd en heeft het ook niet gecorrigeerd naar aanleiding van het voorlopige rapport en in bijlage W corrigeert Oekraïne veel conclusies. De OVV neemt dus voor waar aan dat de radar in onderhoud was. Maar als Oekraïne zelf na de hoorzitting hier zegt dat het niet klopt dat de radar in onderhoud was, maar dat die kapotgeschoten was, wat is er dan aan de hand? Welke versie klopt? Hoe kijkt de Nederlandse regering hiertegen aan?

Rusland maakt het nog veel bonter. Het heeft de primaire radargegevens vernietigd. We kunnen er niet achter komen of de OVV ze in de eerste 28 dagen gevraagd heeft, maar Rusland, dat in de VN-Veiligheidsraad instemt en belooft mee te werken, vernietigt ze. Minister Kerry van de VS beweert op de televisie minstens vijf keer: wij hebben de radargegevens, want wij hebben het vliegtuig van de radar zien verdwijnen. En wat blijkt uit de antwoorden van de OVV? De OVV heeft de VS nooit om radargegevens gevraagd. Wanneer is de premier verteld dat deze radargegevens niet beschikbaar waren en wanneer wist hij van de

conclusies? Was dat op 13 oktober? Was dat in juni? Was het op 12 oktober? Heeft hij op enig moment deze landen aangesproken op het niet leveren van bewijsmateriaal? En waarom heeft de premier dat niet publiekelijk gedaan? Al deze leiders hebben zich publiekelijk in de VN-Veiligheidsraad en elders gecommitteerd aan het meewerken aan het onderzoek, en toch gebeurt er iets anders. Dit zijn de acties om de onderste steen boven te krijgen. Hoe beoordeelt de Nederlandse regering het feit dat de OVV niet met de luchtverkeersleider van MH17 heeft gesproken en in de Kamer vertelde zich dat niet te herinneren? Kent de regering een andere vliegramp die ergens op de wereld heeft plaatsgevonden en waarbij niet met de luchtverkeersleider zelf is gesproken?

De heer **Ten Broeke** (VVD):
Op welke radargegevens van de VS doelt de heer Omtzigt?

De heer **Omtzigt** (CDA):
Ik doel op alle radargegevens die maar beschikbaar zijn.

De heer **Ten Broeke** (VVD):
Hij doelt wellicht op de gegevens van de NAVO?

De heer **Omtzigt** (CDA):
Ik weet niet of het om dezelfde gegevens gaat als die van de NAVO. Dat is mogelijk. Minister Kerry vertelt in de week na de aanslag voor minstens vier Amerikaanse televisiestations dat de Amerikanen het vliegtuig van de radar hebben zien verdwijnen. Hij herhaalt dat twee maanden later bij de gemeenschappelijke bijeenkomst van de Amerikanen en de Australiërs. Dat staat ook officieel op de website van het Amerikaanse ministerie van Defensie. Hij zegt daarbij: wij zagen het van de radarschermen verdwijnen. Dan weet ik niet wat de Amerikanen hebben. Gaat het om primaire radar of secundaire radar? Dus stelden wij de OVV de schriftelijke vraag of men radargegevens aan de VS heeft gevraagd. Het antwoord op die vraag was nee. Dat verbaast ons, omdat de OVV aan het begin van het onderzoek gezegd heeft: die radargegevens zouden wij graag zien indien nodig. Het gaat dus om iets anders dan om satellietgegevens, want die schijnen via een geheime militaire briefing verschaft te zijn. In al die uitspraken van Kerry — hij zei het niet één keer, maar vijf keer — had hij het over radargegevens.

De heer **Ten Broeke** (VVD):
Ik vraag dit om de volgende reden. De heer Omtzigt zegt al dat die satellietgegevens in een militaire briefing verschaft schijnen te zijn. Dat is ons natuurlijk al gemeld op de dag dat de OVV die presentatie gaf, dus dat weet de heer Omtzigt heel goed. Radargegevens zijn er volgens mij niet bij de VS. Wellicht dat er AWACS-radargegevens zijn. Die zijn van de NAVO. Er zijn echter geen radargegevens bij de VS. We hebben de satellietgegevens. Daar hebben we ook om gevraagd. Op dat punt is volgens mij de beantwoording van de OVV heel helder. Die wijkt ook niet van de gegevens die in het rapport staan en die ook later in de briefing zijn verstrekt, de briefing die de OVV aan de Kamer heeft gegeven. Laten we dus niet nóg meer mist over die radargegevens organiseren. Die gegevens zijn daar gewoon volledig beschikbaar gesteld.

De heer **Omtzigt** (CDA):
De satellietgegevens zijn door de Amerikanen via een geheime briefing via de MIVD beschikbaar gesteld aan twee onderzoekers. Nu we die vraag toch kunnen stellen, vraag ik: is het niet verstandig om op een gepast moment van het aanbod van Under Secretary Nuland gebruik te maken om te vragen om gedeeltelijke of gehele declassificatie richting de rechtsgang? Dit hoeft dus niet op stel en sprong te gebeuren. Maar dit gaat dus over het satellietgedeelte. Wij vroegen echter expliciet naar het radargedeelte. Dat radargedeelte is nooit aan de Amerikanen gevraagd. De OVV heeft publiekelijk gezegd dat men die radargegevens graag had gezien. Daarom vragen wij ons af waarom er dan niet gevraagd is welke informatie ze hadden. Kerry zegt namelijk letterlijk: "We saw this aeroplane disappear from the radar screens". Daarbij ging het dus om radarschermen, niet om satellietbeelden. Het kan zijn dat hij iets anders bedoelde, maar dan hadden de Amerikanen ergens toegang tot radarbeelden. Het is mij volstrekt onhelder of dat via een andere mogendheid, via de NAVO of via eigen beelden van de Amerikanen was. Zij hadden daar immers ook zelf een behoorlijk aantal legereenheden voor training zitten. Het is mij volstrekt onhelder hoe die toegang was en daar treed ik niet in. Maar je kunt de vraag in ieder geval wel voorleggen aan de VS.

De heer **Ten Broeke** (VVD):
Het punt over die radargegevens is volgens mij nu opgehelderd, althans voor zover het de Amerikanen betreft. Volgens mij is de OVV daarover vanaf het begin heel helder geweest. In mijn herinnering is dat althans steeds heel helder geweest. Er waren satellietgegevens. Die zijn gedeeld op de manier die de heer Omtzigt hier nu verwoordt, namelijk via de MIVD aan twee van de onderzoekers. De vraag is nu of de heer Omtzigt dat als voldoende kwalificeert. Is hij van mening dat alle leden van de OVV die gegevens hadden moeten zien, of is dit volgens hem voldoende om die conclusies te onderbouwen?

De heer **Omtzigt** (CDA):
Ik heb het niet over de satellietgegevens gehad. Daar gaan we het nog over hebben ten tijde van de vervolging en berechting. Alsdan lijkt het me verstandig dat er een gedeeltelijke declassificatie komt, zodat er in de rechtbank in ieder geval openlijk over gesproken wordt, ook met een verdachte. Die mag ook vragen welk materiaal het is. Anders kan het niet gebruikt worden. Maar ik heb het hier over de radargegevens. We kregen pas afgelopen donderdag te horen dat die nooit zijn gevraagd aan de Amerikanen. Daar vraag ik nu opheldering over, want die is nooit geleverd.

Het materiaal van de OVV en van de Universiteit Twente is geheim. Het is ook geheim welk bewijs er is, terwijl de informatie over de radar van Oekraïne deels incorrect is. Of de eerste uitleg van Oekraïne klopt, of de tweede. Toch kan niemand er de komende 100 jaar bij. Waarom is daarvoor gekozen? De CDA-fractie had om de onderzoeksprotocollen van het WODC gevraagd voor het onderzoek startte. Die kregen we pas nadat het onderzoek afgerond was. En wat bleek? De ministers, die die onderzoeksprotocollen gezien hadden, hebben ingestemd met een onderzoeksprotocol waarbij de interviews met de ministers voor altijd geheim blijven voor het parlement. Dat is onwenselijk. Is de premier bereid toe te zeggen om deze interviewverslagen

inzichtelijk te maken voor onderzoekers en voor het parlement wanneer dat noodzakelijk is? Dat kan op een vertrouwelijke wijze. Het gaat ook om het interview dat met hem zelf is afgenomen.

Voor later is het belangrijk dat zaken rond de MH17 beschikbaar zijn, bijvoorbeeld als de regering zelf het onderzoek wil heropenen, zoals nu bij de Froramp gebeurt. Is de regering bereid om de rijksarchivaris om een inventarisatie te vragen en die goed te bewaren, inclusief interviewverslagen, alle logboeken van de ministeries, de mails van de ministeriële en de ambtelijke commissie, diplomatieke mails, stukken van de OVV en het WODC en al het andere dat de rijksarchivaris van belang acht? Veel zaken kunnen pas openbaar worden na het strafrechtelijk onderzoek, maar moeten dan wel beschikbaar zijn. Dan kan ook pas het handelen van de Nederlandse regering goed in zijn geheel beoordeeld worden.

Ik heb twee vragen over de afhandeling. In het rapport van de Universiteit Twente staat dat 's morgens al een Nederlander van het team in Kiev had geconstateerd dat er uitermate netjes omgegaan was met de stoffelijke overschotten van de slachtoffers. Diezelfde avond zei de toenmalige minister van Buitenlandse Zaken in een enorme uithaal dat dat niet gebeurd was. Had die informatie die minister bereikt op die dag? Zo niet, wat is daar gebeurd? Is er een aanwezigheidsregistratie geweest van de ministeriële commissie en de departementale commissie en is die aanwezigheidsregistratie compleet voor elke vergadering? Er werden zeer belangrijke besluiten genomen.

Over het vliegen van onveilige routes kan ik me kortheidshalve aansluiten bij D66. Waarom kiest Nederland niet voor een wettelijke plicht voor de inlichtingendiensten om te informeren? Waarom heeft Nederland nog nooit iets op de ICAO-website gezet?

Dan kom ik op vervolging en berechting. Begrijpen wij het goed dat er eind deze maand een bijeenkomst is in Kuala Lumpur? Wat is de Nederlandse voorkeur: een gezamenlijk tribunaal of een enkel tribunaal? Welke rol speelt Oekraïne nu? De conclusie dat het het luchtruim had moeten sluiten betekent dat er een zekere aansprakelijkheid voor Oekraïne kan zijn. Welke gevolgen heeft dat voor het JIT?

De **voorzitter**:
Rond u af, mijnheer Omtzigt.

De heer **Omtzigt** (CDA):
Ja, voorzitter. Is dat JIT verlengd en moet dat aan de Kamer moeten voorgelegd?

Voor het CDA is er pas sprake van het inlossen van de belofte van de onderste steen indien verdachten gedaagd worden en er voldoende bewijsmateriaal is voor een veroordeling. De omstandigheden zijn buitengewoon moeilijk, maar de focus moet daarop gericht blijven. Alleen zo doen we recht aan het feit dat er een aanslag is gepleegd op 298 onschuldige mensen.

De heer **Servaes** (PvdA):
Mijn excuses, voorzitter, ik had niet door dat op zeker moment het blokje over radarbeelden et cetera voorbij was. Ik ga daar toch nog even naar terug. Het vorige Kamerdebat draaide om één vraag. We zijn allemaal ontevreden over het feit dat niet alle radar- en satellietbeelden er zijn, maar de discussie was: moet je daar nu internationaal een boel reuring over organiseren of is dat in het belang van het strafrechtelijk onderzoek misschien niet zo verstandig? De heer Omtzigt betrok de eerste stelling, ik de tweede stelling, even kort gezegd. Ik ben alleen in verwarring, want de heer Omtzigt bekrachtigde zijn betoog destijds met een motie die het kabinet ertoe opriep om de VN, de ICAO, allerlei landen en de NAVO ertoe op te roepen om die reuring te veroorzaken, maar die motie is nooit in stemming gebracht. Betekent dat nou dat de heer Omtzigt zich alsnog aansluit bij de mening van, naar mijn inschatting, een Kamermeerderheid dat het beter is om in ieder geval in eerste instantie voorrang te geven aan een fatsoenlijk strafrechtelijk onderzoek?

De heer **Omtzigt** (CDA):
Dat betekent dat niet. Een aantal partijen had die vragen gesteld, onder andere aan de regering en de OVV. Die vragen hadden overigens de donderdag voor het reces beantwoord moeten zijn, maar daar zat enige vertraging in. Het leek mij niet chic om die motie in stemming te brengen terwijl wij nog op de antwoorden over precies datzelfde dossier aan het wachten waren. Daarom heb ik haar aangehouden. Dat is hier goed gebruik. Uit die antwoorden bleek, enigszins tot mijn verbazing, dat de VS nooit om radargegevens gevraagd is.

De heer **Servaes** (PvdA):
Oké. De motie is ingediend op 4 februari. Daarin vraagt de heer Omtzigt om dit binnen tien dagen te doen. Dat heeft hij dus in ieder geval laten lopen. Gaat hij nu alsnog die motie indienen of sluit hij zich alsnog aan bij degenen die zeggen: laten wij eerst het Openbaar Ministerie alle rust en ruimte geven?

De heer **Omtzigt** (CDA):
Het zou zeer verstandig zijn om alsnog om die radarbeelden te vragen. Nu wij voor het eerst in anderhalf jaar een debat met de minister-president hebben, leg ik hem die vraag expliciet voor, want als ik de motie vandaag in stemming had gebracht, dan had de heer Servaes nu tegen mij gezegd: waarom doet u dat een uur voor het debat? Ik geef de minister-president de gelegenheid om hier te antwoorden. Het was de afgelopen week reces, zoals de heer Servaes weet. Dat lijkt mij zeer verstandig. Overigens wil ik zeggen tegen degenen die zeggen dat je nu iedereen te vriend moet houden: als je landen toestaat om informatie niet te verschaffen, dan geef je daarmee in mijn ogen eerder het signaal af dat ze ook niet volledig mee hoeven te werken bij het opsporen van de daders. Daarom lijkt het mij duidelijk dat je ook benoemt wie die informatie niet geleverd heeft. Dat heb ik in mijn bijdrage beoogd.

☐

De heer **Van Bommel** (SP):
Voorzitter. Ruim anderhalf jaar na de aanslag op vlucht MH17 spreken wij vandaag opnieuw over deze afschuwelijke gebeurtenis, waarbij 298 om het leven kwamen. In oktober publiceerde de Onderzoeksraad Voor Veiligheid het rapport naar de toedracht van de crash. Inmiddels is het strafrechtelijk onderzoek in volle gang. Alhoewel uiteraard uiterste zorgvuldigheid moet worden betracht, is de hoop dat snel kan worden overgegaan tot vervolging van de daders. De SP heeft tijdens het debat vorige maand over radar- en satellietgegevens gevraagd of het kabinet meer kan doen om voor het strafrechtelijk onderzoek relevante data te verkrijgen. De minister liet toen weten dat het Openbaar Ministerie, dat samenwerkt in een internationaal Joint Investigation Team (JIT), op dit moment over voldoende informatie beschikt en dat nu geen behoefte bestaat aan het doen van verzoeken om aanvullende informatie.

Naar aanleiding van de recente brief van het Openbaar Ministerie aan nabestaanden heb ik desondanks een aantal vragen hierover. In die brief staat dat het OM niet over ruwe, primaire radardata beschikt. Daar wordt aan toegevoegd dat dergelijke data mogelijk informatie zouden kunnen geven over de raketbaan. Het is bekend maar tegelijkertijd volstrekt onbegrijpelijk dat Oekraïne deze gegevens naar eigen zeggen niet heeft vastgelegd. Over Rusland staat in de brief van het OM dat het land om deze ruwe, primaire gegevens is gevraagd maar dat die tot op heden niet zijn geleverd. Eerder stelde Rusland al dat die gegevens niet zijn bewaard. Kan hierop worden gereageerd? Hoe is het mogelijk dat de OVV geen radargegevens van de Verenigde Staten heeft opgevraagd? Kan ook gereageerd worden op het gegeven dat Oekraïne niet bij de Europese luchtverkeersleidingsorganisatie EUROCONTROL heeft gemeld dat radars uitstonden, terwijl dit wel had gemoeten? Hoe wordt dit beoordeeld?

Verder staat in de brief aan de nabestaanden dat het OM geen satellietbeelden van de lancering van de raket heeft. Ook wordt gesteld dat vanwege bewolking geen bruikbare beelden beschikbaar zijn van de afvuurlocatie op het dagdeel waarop de MH17 is neergeschoten. Dat is vreemd, want drie dagen na de crash stelde de Amerikaanse minister Kerry van Buitenlandse Zaken over deze satellietgegevens te beschikken. Kan aangegeven worden hoe het mogelijk is dat de informatie die de Amerikanen beweren te hebben kennelijk niet in handen van het OM is? Wat kan Nederland hieraan doen?

Een ander thema is het vliegen over conflictgebieden. In antwoord op schriftelijke vragen van de Kamer antwoordde het kabinet dat de Nederlandse overheid geen zelfstandige taak heeft in het verzamelen van dreigingsinformatie met betrekking tot de veiligheid van het luchtruim boven conflictgebieden; daarom zou er geen sprake zijn van een eigen inlichtingenpositie ter zake. Tijdens de hoorzitting in januari over de MH17-crash werd door meerdere experts gesteld dat de aanslag in het oosten van Oekraïne aantoont dat inlichtingendiensten of een andere instantie die taak wel zouden moeten hebben. Er werd ook gewezen op andere landen die deze taak wel uitvoeren. Hoewel er al naar gevraagd is, blijft het voor mij onduidelijk waarom het kabinet het niet wenselijk acht een overheidsinstantie die wettelijke taak te geven om actief op zoek te gaan naar relevante informatie over de onveiligheid of veiligheid van een luchtruim. Kan hierop alsnog worden ingegaan? Volgens de SP ligt hier ook een verantwoordelijkheid voor de Nederlandse overheid.

In het verlengde hiervan ligt de vraag of de overheid de mogelijkheid zou moeten hebben om een nationale luchtvaartmaatschappij een verbod op het vliegen in een bepaald luchtruim op te leggen. In antwoord op schriftelijke vragen hierover stelt de minister dat, gelet op de internationale bindende regelgeving, de Nederlandse wetgeving hier niet in voorziet. Dat antwoord bevreemdt mij. Het is uiteraard de soevereiniteit van een land om het eigen luchtruim te sluiten, maar in de praktijk zijn er begrijpelijke redenen, zowel politieke als financiële, voor staten om daarvan af te zien. De OVV concludeert in zijn eindrapport dat er voor Oekraïne voldoende aanleiding was om het luchtruim boven het conflictgebied uit voorzorg te sluiten. Toch is dat niet gebeurd. Het standpunt van de minister verbaast mij ook, omdat er in het antwoord op schriftelijke vragen wordt erkend dat in internationale regelgeving geen expliciete bepaling staat die landen ontzegt hun nationale luchtvaartmaatschappij te verbieden om over bepaald buitenlands grondgebied te vliegen. Er zijn ook landen die deze praktijk nu al toepassen. Kan aangegeven worden waarom Nederland hier niet ook toe overgaat? In plaats van verbieden zou ook een advies kunnen uitgaan om niet over een bepaald gebied te vliegen. Toegegeven moet worden dat er voor soevereine staten perverse prikkels kunnen zijn om het eigen luchtruim niet te sluiten, terwijl daar wel aanleiding toe is. Graag een reactie.

Na de aanslag op vlucht MH17 zette de wereldluchtvaartorganisatie ICAO een website op met informatie over vliegveiligheid boven conflictgebieden. Er is sindsdien de nodige kritiek geuit op het functioneren van die website, waarop tot op heden slechts tien landen iets hebben geplaatst. Ik begrijp dat een evaluatie van de website aanstaande is, maar ik hoor toch graag van het kabinet hoe het functioneren van de website tot op heden wordt beoordeeld. Kan verder worden ingegaan op de vraag in hoeverre er in de afgelopen anderhalf jaar iets veranderd is op het gebied van het delen van relevante informatie door inlichtingendiensten? Zijn hierin verbeteringen te noemen, of blijven inlichtingendiensten belangrijke informatie vooral in eigen hand houden?

Afsluitend een opmerking over de informatieverstrekking aan de nabestaanden. Het rapport van de OVV stelt dat nabestaanden van de ramp met vlucht MH17 onnodig lang hebben moeten wachten op duidelijkheid over de aanwezigheid van hun naasten in het vliegtuig, onder andere vanwege een onvoldoende voorbereide crisisorganisatie en een gebrek aan regie en coördinatie. Kan de premier hierop ingaan en aangeven of het nodig is dat van de kant van het kabinet op dit punt excuses worden gemaakt?

☐

De heer **Voordewind** (ChristenUnie):
Voorzitter. Op de dag van de MH17-ramp stond het hart van heel veel Nederlanders stil. 298 slachtoffers, onder wie 196 Nederlanders, lieten het leven en voor de nabestaanden, familie, vrienden, klas- en teamgenoten restte slechts de leegte; een ondragelijke, schreeuwende leegte, veroorzaakt door het verlies van een geliefde. De schreeuwende leegte wordt voor mij op een waardige wijze tastbaar gemaakt door de fotoreportage van de Nederlandse Ilvy Njiokiktjien.

Door haar lens word je meegenomen naar die lege kinderkamer, naar het bureau van de leraar die daar niet meer zal plaatsnemen, naar de gitaar die niet meer bespeeld zal worden.

Met de tweejarige herdenking in het vooruitzicht is het belangrijk dat we zo snel mogelijk duidelijkheid krijgen over de vraag wie de daders zijn, of vervolging mogelijk is en, zo ja, hoe dan. Met het rapport van de Onderzoeksraad Voor Veiligheid is in ieder geval een aantal belangrijke stappen gezet. Door het doorwrochte werk van de onderzoeksraad kennen we het specifieke type Buk-raket en kunnen we met enige stelligheid zeggen dat de raket is afgevuurd vanuit het gebied dat werd gecontroleerd door pro-Russische rebellen. Dat is positief. Ook is het positief dat het kabinet vrijwel alle aanbevelingen van de OVV overneemt. Dat doet recht aan het gedegen onderzoek en de ernst van de materie.

Ik heb een aantal specifieke vragen. Ik begin met de radarbeelden. De discussie rondom de radarbeelden is een geheel eigen leven gaan leiden; dat betreurt mijn fractie ten zeerste. De primaire radarbeelden ontbreken, doordat Rusland en Oekraïne blijkbaar niet mee willen werken. Het ene land zegt de beelden niet op te slaan en het andere zegt alle radarsystemen op die dag in onderhoud te hebben gehad. Tegelijk geeft het kabinet in navolging van het OM en de OVV aan dat de toegevoegde waarde van deze beelden gering is en dat zij niets afdoen aan het bewijs waarover de relevante actoren wel beschikken. Dat laatste mag dan zo zijn, maar het kabinet lijkt genoegen te nemen met het gênante gedrag van de Oekraïners en de Russen. Hierdoor is het beeld ontstaan dat informatie wordt achtergehouden. Bij zo'n pijnlijke ramp als met de MH17 is het niet alleen belangrijk dat alle cruciale informatie wordt vergaard, maar ook dat de inspanningen erop gericht zijn om de spookverhalen tegen te gaan. Juist daarom zijn de primaire radarbeelden belangrijk. Ik spreek de minister-president dan ook aan op zijn verantwoordelijkheid en vraag hem om zijn uiterste best te doen om die radarbeelden alsnog te achterhalen.

Daarnaast heeft de voorzitter van de OVV, de heer Joustra, aangegeven dat het voor de OVV duidelijk is geworden dat de raket is afgevuurd vanuit het gebied dat onder controle stond van de pro-Russische rebellen; om de locatie precies te achterhalen is echter aanvullend forensisch onderzoek vereist. Mijn fractie wil dan ook graag weten of het Joint Investigation Team dit onderzoek ook gaat doen.

Dan kom ik bij de informatievoorziening. Over één aanbeveling heb ik een specifieke vraag. In het lijvige rapport wordt veel aandacht besteed aan het verbeteren van de informatiepositie van de verschillende partijen die betrokken zijn bij de veiligheid van het luchtruim, met name in conflictgebieden. Het proactief delen van die informatie is cruciaal; dat moet beter. Verschillende verbeteringen zijn al in gang gezet. Het kabinet heeft echter ook aangegeven dat de Nederlandse inlichtingendiensten geen wettelijke taak hebben om zelfstandig onderzoek te doen naar de mondiale dreiging tegen de burgerluchtvaart. Het is een wel heel ambitieus streven om dat mondiaal te doen, maar een eigenstandig wettelijk mandaat voor de inlichtingendiensten om onderzoek te doen lijkt zeker gepast als het gaat om het vliegen boven conflictgebieden. Gaat dit kabinet dit dan ook wettelijk regelen? Bovendien heeft de KLM tijdens de hoorzitting ervoor gepleit om de informatievoorziening tussen de inlichtingendiensten en de luchtvaartmaatschappijen wettelijk te borgen. Is het kabinet ook van plan om hierin te voorzien? In de beleidsreactie van het kabinet wordt de informatievoorziening juist zeer positief omschreven. Blijkbaar worden de inlichtingen die de luchtvaartmaatschappijen zouden willen hebben, nog niet in voldoende mate verstrekt. Ik krijg graag een reactie van het kabinet op deze twee punten, anders overweeg ik in tweede termijn een motie in te dienen.

De OVV heeft geconstateerd dat nu niet duidelijk is welke vluchten van luchtvaartmaatschappijen over welke conflictgebieden gaan. Het rapport stelt dan ook dat de luchtvaartmaatschappijen dergelijke informatie beschikbaar moeten stellen. Dat is in dit debat zeer relevant, aangezien enkele luchtvaartmaatschappijen niet over conflictgebieden in Oekraïne hebben gevlogen. Hoewel het kabinet aangeeft deze aanbevelingen te ondersteunen, lijkt het zelf geen initiatieven te nemen om die informatie-uitwisseling voor elkaar te krijgen. Ik krijg graag duidelijkheid van de premier welke rol het kabinet hierbij voor zichzelf ziet.

Dan kom ik bij de ICAO-website, waarop relevante informatie beter en sneller uitgewisseld zou moeten worden. Ook mijn fractie begrijpt dat dit initiatief nog in de kinderschoenen staat, maar zij maakt zich wel zorgen over de vrijblijvendheid van dit initiatief. Als het delen van informatie slechts op vrijwillige basis geschiedt, is de verwachting dat dit weinig cruciale informatie zal opleveren. Hoe ziet het kabinet dit? Welke mogelijkheden ziet de premier om de prikkel tot informatiedeling te vergroten?

Ik kom te spreken over de vervolging. Het is duidelijk dat we vandaag geen helderheid krijgen over de schuldvraag. Daar ging het rapport van de OVV ook niet over. Wel is duidelijk dat de Russen vrijwel elke mogelijkheid tot vooruitgang in het MH17-onderzoek lijken te frustreren. Niet alleen hebben ze zelfs de eigenstandige mogelijkheid van een VN-tribunaal onmogelijk gemaakt, maar ook leveren ze kritiek op de bevindingen van de OVV voordat ze zelfs kennis hebben kunnen nemen van de conclusies. Een cruciale vraag is of de Russen voldoende meewerken om vervolging daadwerkelijk mogelijk te maken. Gezien hun "njet" in de VN-Veiligheidsraad lijkt dit niet het geval te zijn. Hoe spreekt het kabinet de Russen aan op hun verantwoordelijkheid? De ChristenUnie-fractie is er in ieder geval van overtuigd dat de druk op de Russen opgevoerd moet worden om vervolging mogelijk te maken. Ziet de minister-president in zijn rol als EU-voorzitter mogelijkheden om in EU-verband hierin het voortouw te nemen?

Tot slot. Voor alle betrokkenen, met name voor de nabestaanden, is het van groot belang dat gerechtigheid zal geschieden en dat de daders berecht kunnen worden.

☐

De heer **Ten Broeke** (VVD):
Voorzitter. Negentien maanden na de ramp met de MH17 markeren we hier het einde van de tweede fase, namelijk het toedrachtsonderzoek door de OVV. De VVD is onder de indruk van de grondige rapportage van de OVV. Het rapport is door de hele wereld bekeken en gewogen, maar ook geprezen. Alle samenzweringstheoretici hebben hun tanden erop kunnen stukbijten, maar het rapport staat nog steeds fier overeind. Ik heb ook heel veel respect voor het werk dat door internetonderzoekers, zoals het collectief van Bel-

lingcat, is verricht. Dat speelt zich af tussen het werk van de OVV en dat van het OM en het JIT in, namelijk tussen toedracht en schuldvraag. De toedracht behandelen we vandaag. De schuldvraag hopen we zo snel mogelijk aan de orde te kunnen stellen. Immers, wat in de huiskamer of in de Tweede Kamer als overtuigend wordt ervaren, hoeft dat nog niet in een kamer van een rechtbank te zijn.

Voor ons ligt een omvangrijk rapport met een heldere conclusie, waarin de toedracht overtuigend wordt vastgesteld: het was een Buk-raket. Daarmee hebben we de daders echter nog niet achter de tralies, zoals de heer Voordewind al zei. Aan het einde van het rapport met die heldere conclusie doet de OVV aanbevelingen ten aanzien van tal van onderdelen. De VVD is het eigenlijk met al die aanbevelingen eens, maar het komt erop aan hoe we die het best en het snelst gaan uitvoeren, bijvoorbeeld als het gaat om het vastleggen van de nationaliteit en de passagiersgegevens. Ik trek aan de hand van de antwoorden op vragen die wij hebben gesteld de conclusie dat het de regering aan urgentie lijkt te ontbreken. Het debatje dat ik zojuist voerde met de heer Sjoerdsma, ging over de Passenger Name Record. Wat mij betreft is elke wetgeving waarin dat geregeld kan worden, goed genoeg. Dat geldt ook voor de PNR, die nu de snelste mogelijkheid biedt en uiteindelijk ook over de veiligheid van de luchtvaart gaat.

Ik wil het in dit debat graag hebben over de vliegroutes, de bewaarplicht voor de radargegevens en de rol van de inlichtingendiensten. Ik ga eerst in op de vliegroutes. Het is en blijft de verantwoordelijkheid van soevereine staten om het luchtruim al dan niet te sluiten. Het is de afweging van een individuele luchtvaartmaatschappij om, als dat luchtruim open is, er wel of niet overheen te vliegen. Dat moet zo blijven. Een goede informatiepositie van luchtvaartmaatschappijen is essentieel. Maar om die informatiepositie te verbeteren moeten zowel luchtvaartorganisaties zoals ICAO en EASA — we bespraken die — als overheden van landen waar die luchtvaartmaatschappijen gevestigd zijn, veel meer betrokken worden.

De kritiek die we in het vorige debat over de radargegevens hebben geuit, houd ik hier staande. Dit betekent informatie halen en brengen op een meer vanzelfsprekende manier dan tot nu toe het geval was. Alle betrokkenen, soevereine staten, luchtvaartmaatschappijen, luchtvaartorganisaties en overheden en hun inlichtingendiensten, moeten vanuit hun eigen verantwoordelijk echt een forse extra inspanning gaan leveren. Ik wil in deze eerste termijn natuurlijk van het kabinet weten hoe het zelf denkt de informatie-uitwisseling tussen staten, inlichtingendiensten en luchtvaartmaatschappijen te verbeteren als het gaat om het vliegen boven die conflictgebieden. We kunnen het daar echter niet bij laten, niet na een ramp van deze omvang en niet in een wereld waarin de chaos toeneemt, het aantal wapens snel prolifereert en het aantal strijdgroepen zich even snel lijkt te vermenigvuldigen. Ik wil van het kabinet horen hoe het de informatiedeling tussen staat en luchtvaartmaatschappijen kan bevorderen, hier en elders. Dit betreft dus de internationale wet- en regelgeving. Dat is een lang traject — ik hoop de staatssecretaris er straks nog over te horen — maar het betreft ook de afspraken die we zelf in Nederland hebben gemaakt. In 2013 zijn er bijvoorbeeld al afspraken gemaakt over het delen van informatie tussen de Nederlandse overheid en luchtvaartmaatschappijen. De OVV concludeert nu dat die afspraken veel meer structuur nodig hebben. Er is bijvoorbeeld een overleg tussen het ministerie van I en M, de NCTV, de veiligheidsdiensten en Buitenlandse Zaken over acute concrete dreigingsinformatie. Uit een AIVD-onderzoek dat hier in 2013 plaatsvond naar islamitische terreur, bleek echter dat er een link was met terreurgroepen in de Sinaï. Die bijvangst leidde tot het advies aan luchtvaartmaatschappijen om daar dan vervolgens maar niet te vliegen. Vervolgens is er ook een structureel overleg gekomen over de dreigingsinformatie door middel van een nationale expertgroep die vier keer per jaar bij elkaar komt.

Er is dus heel veel overleg; dat is ook heel Nederlands, maar wat geeft de reizigers nu de zekerheid dat dit meer veiligheid gaat opleveren voor de gekozen vliegroutes of bij starten en landen in conflictgebieden? De neiging om bijvoorbeeld de Wet op de inlichtingen- en veiligheidsdiensten aan te passen, heb ik ook gehad, maar de inzet van de veiligheidsdiensten geschiedt alleen op basis van een zeer ernstig vermoeden tegenover groeperingen of individuen die de intentie hebben om de Nederlandse veiligheid te schaden. Maar wat nu als er geen sprake was van die intentie, maar wel van de dreiging en het risico? Misschien — dat weten we nu nog niet — was dat in Oekraïne het geval. Van veiligheidsdiensten mag niet worden verwacht dat zij op de stoel van de directeur Operations van KLM gaan zitten, maar misschien kunnen we de nu in de wet verankerde bevoegdheid invullen met nieuwe afspraken, desnoods met een convenant. Graag krijg ik hierop een reactie van de minister-president.

Na de hoorzitting en de gevoerde gesprekken voelt de VVD ervoor om een vorm van certificatie van luchtvaartmaatschappijen in het leven te roepen, waarbij wordt bekeken welke afwegingen maatschappijen maken met betrekking tot de vliegroutes over gevaarlijke gebieden, zowel voor passagiers als voor andere belanghebbenden. Is de regering bereid om zich hiervoor hard te maken, bijvoorbeeld door dit vast te leggen in Annex 19 van het Verdrag van Chicago? Ik overweeg om hierover een motie in te dienen. Wil de staatssecretaris ook reflecteren op het idee dat maatschappijen met een veiligheidssysteem wellicht ook een andere behandeling verdienen dan de maatschappijen die dat niet hebben?

Ik ga nu in op de bewaarplicht voor radargegevens. De staatssecretaris pleit voor een internationale bewaarplicht, maar hoever gaat die? Wat ons betreft kan die zover gaan dat toestellen die het luchtruim van de volgende staat nog niet hebben bereikt maar waarmee al wel contact is gemaakt, daaronder moeten vallen. Dat zou in ieder geval in het voorbeeld van de Russen veel meer helderheid hebben opgeleverd.

Ik heb ook een vraag aan de minister van Buitenlandse Zaken, want dit alles vergt ontzettend veel diplomatiek duwen trekwerk. Nederland zou, Hugo de Groot indachtig, regelgeving voor een niet alleen vrij, maar ook veilig luchtruim hoog op de agenda moeten zetten. Dat is een erezaak. Met like-minded landen als het VK, Duitsland, Canada of de VS zouden we zelfs voorop moeten lopen om dit te bewerkstelligen. Wat gaat de minister-president trouwens doen om dit in het EU-voorzitterschap te stimuleren? Dat moet hem immers ook persoonlijk veel waard zijn.

De heer **Bontes** (Groep Bontes/Van Klaveren):
Voorzitter. Het beleid van geheimzinnigheid is diep geworteld in Den Haag; dat stelde RTL-journalist Pieter Klein in een van zijn columns. Hij sloeg daarmee de spijker op de kop. De nasleep van de aanslag op de MH17 wordt gekenmerkt door verkrampte geheimhouding en laks optreden. We zagen al eerder dat het kabinet de Kiev-briefing in de doofpot wilde stoppen. De afgelopen maanden blijkt dat het kabinet helemaal niets doet om alle radarbeelden te bemachtigen. Verder worden de notulen van de ministerraad en de interviews met de bewindspersonen geheim gehouden. Dit toont wederom aan dat het kabinet iets te verbergen heeft, maar ook de OVV betracht geen openheid van zaken. Cruciale vragen over de verdwenen radarbeelden en het niet-horen van de Oekraïense en Russische luchtverkeerleiders, worden niet beantwoord. De OVV weigert uit te leggen waarom de verklaring van Oekraïne over het niet-functioneren van de civiele radars haaks staat op het onderzoeksrapport. Dit voedt het wantrouwen onder de bevolking. Nabestaanden hebben al een werkgroep voor waarheidsvinding opgericht, die de overheid kritisch gaat volgen. Het falende optreden is schrijnend om te zien. Wij zeggen tegen het kabinet: houd op met die geheimhouding en zorg samen met de OVV voor duidelijkheid! Het wordt tijd dat de waarheid boven water komt.

Het kabinet heeft voor en na de aanslag veel fouten gemaakt. In de eerste dagen verzuimde minister Timmermans om meteen naar Moskou te vliegen om te onderhandelen over de repatriëring. Daarna blunderde hij met zijn verhaal over het mondkapje. Ook werd een vlucht met handvuurwapens teruggezonden. Onze politiemensen en marechaussees werden in Oost-Oekraïne ongewapend op pad gestuurd. Dat was een onverantwoord besluit, dat ernstige gevolgen had kunnen hebben. De focus op de ICAO-website was een heel slechte keuze. Wij zeggen: versterk onze nationale inlichtingenpositie. Deze bleek namelijk onvoldoende te zijn ten tijde van de aanslag. Geef de AIVD de wettelijke verplichting om onderzoek te doen naar de veiligheid van vliegroutes en om luchtvaartmaatschappijen daarover te informeren.

Het OM verwacht later dit jaar zicht te hebben op de daders. Wij roepen de premier op om dan keihard met de vuist op tafel te slaan. Het wordt tijd dat deze moordenaars eindelijk worden uitgeleverd en bestraft.

De heer **De Roon** (PVV):
Voorzitter. Vandaag spreken wij naar aanleiding van het uitgebreide rapport van de Onderzoeksraad Voor Veiligheid over de ramp met de MH17-vlucht. Dat rapport heeft één ding glashelder gemaakt: de ramp met de MH17-vlucht was een gewelddadige aanslag met een Buk-raket. Dat is zeker. De PVV dankt de Onderzoeksraad voor het scheppen van deze duidelijkheid. Het rapport van de Onderzoeksraad maakt echter helaas ook duidelijk dat zowel Oekraïne als Rusland geen primaire radarbeelden heeft gegeven aan de Onderzoeksraad. Dat roept veel vragen op. Op de primaire radarbeelden zouden wij kunnen zien waar de Buk-raket is afgevuurd en wat er zich nog meer in het luchtruim afspeelde. Dat zouden wij toch moeten willen weten? Wij mogen ons daarom niet zomaar neerleggen bij het feit dat de radarbeelden niet met de onderzoeksraad en het Openbaar Ministerie zijn gedeeld. Is de minister van "de onderste steen moet boven"— ik doel natuurlijk op de minister-president — het met mij eens dat wij ons daar niet bij kunnen neerleggen?

Het moordwapen is nu bekend, maar de omstandigheden waaronder het is afgevuurd, zijn nog mistig. Dat laat ruimte over voor speculatie, zeker ook voor wat betreft de radarbeelden. Van Rusland hoef je waarschijnlijk verder geen medewerking te verwachten. Rusland zaait al vanaf het begin twijfel en is een ongeloofwaardige partner in dezen. Of ziet de minister van Buitenlandse Zaken dat nog veranderen? Hij sprak namelijk in München met zijn Russische collega en wees hem op Resolutie 2166 van de Veiligheidsraad van de Verenigde Naties die ook Rusland verplicht om mee te werken aan het onderzoek inzake MH17 en waar Rusland bovendien mee heeft ingestemd. Wat was de reactie van minister Lavrov toen de minister van Buitenlandse Zaken hem hierop wees? Ik hoor dat graag van de minister van Buitenlandse Zaken.

Bij Oekraïne zou medewerking bij het verkrijgen van radarbeelden vanzelfsprekend moeten zijn, want Oekraïne zit in het justitiële onderzoeksteam en bovendien wordt Oekraïne, als het aan het kabinet ligt, binnenkort binnen de invloedsfeer van Brussel getrokken. Kortom, dan zou je wel wat eerlijkheid moeten kunnen verwachten, maar daarvan is tot nog toe niks gebleken. De onderzoeksraad heeft zijn onderzoek afgesloten en meent dat de uitkomsten daarvan niet door welke ontbrekende radarbeelden dan ook zouden kunnen worden veranderd. Of dat zo is, zouden we natuurlijk pas kunnen beoordelen als we die ontbrekende radarbeelden zouden hebben. Maar zelfs als de ontbrekende radarbeelden de uitkomsten van de onderzoeksraad alleen maar zouden bevestigen, heeft dat op zich nog steeds een zekere meerwaarde, zo lijkt me. Nu de onderzoeksraad dat niet wil doen, is het dus van belang dat de regering zelf in Kiev navraag gaat doen naar die beelden en de radarstations van Oekraïne. Is de minister-president bereid om ervoor te zorgen dat dit alsnog gaat gebeuren? Waarom waren de radarstations in Oost-Oekraïne uitgeschakeld, zoals Oekraïne zelf heeft beweerd? Dat is trouwens vreemd. Deskundigen die door de Kamer zijn gehoord, beoordeelden dat als niet aannemelijk. Het is dus van belang om daarop door te rechercheren. Over het uitstaan van de radars zijn van Oekraïense zijde verschillende en zelfs conflicterende verklaringen afgegeven. Dat maakt het nog dubieuzer. Dus is het des te belangrijker om hierover opheldering te krijgen. Waarom stonden de radarsystemen van Oekraïne niet aan, als dat al klopt, terwijl in de weken daaraan voorafgaand Oekraïense vliegtuigen bij bosjes uit de lucht werden geschoten? Dat moet toch duidelijk worden. Wil de minister die duidelijkheid scheppen door navraag te doen bij Oekraïne? Daarnaast hoor ik graag van de minister-president hoe hij het feit beoordeelt dat Oekraïne niet bij EUROCONTROL heeft gemeld dat die radars waren uitgezet, want daar hebben wij ook nog steeds geen duidelijkheid over. Wat vindt onze regering daarvan?

Als er ergens een vliegramp plaatsvindt, wordt eigenlijk altijd gesproken met de desbetreffende luchtverkeersleiders. Dat is normaal gesproken logisch, maar die logica lijkt te ontbreken in het geval van MH17. Uit het rapport en de antwoorden op aanvullende vragen blijkt dat de onderzoeksraad de luchtverkeersleiders niet heeft gesproken. Dat is een onbegrijpelijke gang van zaken. Hoe beoordeelt de minister-president deze nalatigheid? Kan hij ons duidelijk

maken waarom niet is gesproken met de luchtverkeersleiders van Rusland en Oekraïne? Wil de minister-president bevorderen dat alsnog gesproken zal worden met deze mogelijk cruciale informanten?

Nu ga ik in op het strafrechtelijke onderzoek. De minister van Veiligheid en Justitie gaf enkele weken geleden aan dat het OM geen behoefte heeft aan aanvullende radarbeelden. Dat zou hij mondeling hebben vernomen van het OM. Maar in een brief aan de nabestaanden lezen wij dat het OM geen radarbeelden heeft van de lancering of de baan van de Buk-raket. Als het OM die beelden niet bezit, waarom is er dan niet de behoefte om die te verkrijgen, zo vraag ik aan de minister van Veiligheid en Justitie. Van deskundigen die door de Kamer zijn gehoord, hebben wij begrepen dat juist de primaire radarbeelden meer duidelijkheid kunnen verschaffen over de afvuurlocatie en het door de raket afgelegde traject. Daarom wil ik graag weten waarom het OM die extra primaire radarbeelden helemaal niet wil hebben.

Verder vraag ik aan de minister van Veiligheid en Justitie hoe het nu verder moet met de vervolging van eventuele daders nu er duidelijk geen VN-tribunaal wordt opgericht om die daders te berechten. Wat is daar het perspectief nu voor?

Ik kom op de veiligheid van het luchtruim. Met betrekking tot de luchtveiligheid concludeert de onderzoeksraad dat ministeries en inlichtingendiensten geen informatie hadden over een concrete dreiging tegen de burgerluchtvaart in Oekraïne en daarom werd die burgerluchtvaart niet gewaarschuwd. Maar we wisten wel dat allerlei militaire vliegtuigen bij bosjes in Oost-Oekraïne waren neergehaald. Dat is echter niet gelinkt aan de veiligheid van het civiele luchtverkeer. De PVV is van mening dat het kabinet daar lering uit moet trekken en daarom moet de regering capaciteit vrijmaken bij de inlichtingendiensten, zodat de link met de civiele luchtverkeersveiligheid voortaan wel zal worden gelegd.

Het bewaken van de veiligheid van de civiele luchtvaart moet een zelfstandige taak van de inlichtingendiensten worden. Luchtvaartmaatschappijen moeten ook bediend kunnen worden met informatie, zowel uit eigen beweging van de kant van de overheid als wanneer luchtvaartmaatschappijen daarom vragen. Dat moet dan uiteraard allemaal wettelijk worden vastgelegd. Is de regering bereid de capaciteit die daarvoor nodig is en de wettelijke verandering te regelen? Zo nee, waarom niet?

☐

De heer **Grashoff** (GroenLinks):
Voorzitter. Met het neerstorten van de MH17 zijn 298 inzittenden slachtoffer geworden van oorlogsgeweld. Het komt niet door technisch of menselijk falen, maar doordat het toestel uit de lucht is geschoten. Dat is vast komen te staan op basis van het onderzoek van de Onderzoeksraad Voor Veiligheid. Met een luchtdoelraket, een Buk-raket, vanuit het door separatisten bezette gebied in Oost-Oekraïne. Intussen zijn na het afronden van dit onderzoek twee van de drie prioriteiten die het kabinet zich had gesteld afgerond. Het repatriëren van de slachtoffers en bezittingen is zo goed als dat kon in de zeer moeilijke omstandigheden verricht. Dat verdient grote waardering. Het onderzoek naar de toedracht van de ramp is door de onderzoeksraad afgerond en naar ons oordeel heeft de onderzoeksraad dat zeer gedegen gedaan en kunnen wij ons achter de conclusies en aanbevelingen van dit rapport stellen.

De OVV heeft ook de Russische kritiek op dit onderzoek serieus genomen. Zowel in het rapport als in een rondetafelgesprek en een separate brief zijn die op- en aanmerkingen weerlegd. We mogen concluderen dat er uiteindelijk niet zozeer verschil is van inzicht, maar dat er sprake is van een vorm van propaganda van Russische zijde om het rapport in diskrediet te brengen. Desalniettemin staat dit rapport als een huis.

In de wijze waarop Nederlandse instanties met de crisis zijn omgegaan is ook veel goed gegaan. De manier waarop het is gelukt de lichamen te repatriëren verdient veel waardering. Dat zei ik al. Er is constructief samengewerkt met Oekraïne, de OVSE en met de meest getroffen landen.

De evaluatiecommissie van de Universiteit Twente heeft ook een aantal kritiekpunten. De informatievoorziening naar nabestaanden was in eerste instantie te traag. De periode van onzekerheid heeft te lang geduurd. Een derde van de nabestaanden heeft zelfs nooit officieel bericht gekregen dat hun familielid bij de ramp is omgekomen. Heeft de overheid hier nu lering uit getrokken? En waar blijkt dat nu uit?

De crisisrespons in Den Haag had in eerste instantie ook meer rekening moeten houden met de internationale dimensie. Buitenlandse Zaken en Defensie hingen er een beetje bij, terwijl dat eerste ministerie misschien wel een hoofdrol had moeten hebben. Is de crisisbeheersingsorganisatie hier nu op aangepast?

Voor de beoordeling van de veiligheid van de vliegroute worden in het rapport van de OVV verschillende medeverantwoordelijken aangewezen. In het rondetafelgesprek is aan de orde gekomen dat ieder z'n werk deed, maar dat dat gezamenlijk niet tot een correcte inschatting heeft geleid. Het systeem van informatie vergaren en delen moet dus worden aangepast. De overheid zou, binnen Nederland of in Europees verband, actief informatie over de veiligheidssituatie moeten verstrekken en zelfs verplicht moeten zijn om dreigingen met luchtvaartmaatschappijen te delen. Welke voortgang is er nu met het initiatief van de Europese luchtvaartorganisatie, EASA, voor een Europees alarmerings- en informatiesysteem? Kan zo'n systeem op korte termijn daadwerkelijk worden ingevoerd? Wat betekent dit voor de handelwijze van het kabinet? Is er nu actief sprake van promotie en bemoeienis op dit vlak, of niet? En gaat dit ertoe leiden dat er wel degelijk een vorm van dringend advies kan komen, gelegitimeerd door de nationale of Europese overheid, over de veiligheidssituatie in het luchtruim?

Nu rest de vraag hoe met het strafrechtelijk proces kan worden omgegaan. Zal er überhaupt nog medewerking te verkrijgen zijn van de Russische Federatie bij het strafproces? Het bericht van Bellingcat dat de Russische legerleiding opdracht gegeven zou hebben om een Buk-eenheid naar Oekraïne te sturen, maakt dat misschien nog wel weer onwaarschijnlijker. Het Russische veto van het voorstel voor een internationaal tribunaal kunnen wij niet anders zien dan als een klap in het gezicht van eenieder die de internationale rechtsorde een warm hart toedraagt. Het regime-Poetin laat ook hier weer zijn ware aard zien. Ik wil

aan de minister van Buitenlandse Zaken vragen of Rusland nu zelf voorstellen heeft gedaan voor hoe de daders berecht zouden moeten worden. Welke voorstellen zijn dat?

Het OM meldt nu dat nationale vervolging door een van de landen van het Joint Investigation Team of vervolging door een internationaal tribunaal dat door deze landen wordt opgericht een optie zou zijn. Betekent dit dat daarmee definitief afscheid is genomen van een vorm van coöperatie met de Russische Federatie in het verdere strafproces? Zou de minister daarop kunnen ingaan?

Van de nabestaanden wordt veel, heel veel geduld gevergd. Het OM geeft in zijn brief het voorbeeld van het Lockerbie-proces, waarbij de verdachten na tien jaar voor de rechter stonden. Kan het kabinet een indicatie geven van de termijn waarop een volgende stap in dit proces verwacht mag worden?

Tot slot. Laten wij met elkaar de uiterste wil tonen om eens — het liefst zo snel mogelijk — de daders van en de verantwoordelijken voor deze gruwelijke aanslag voor de rechter te krijgen.

☐

De heer **Servaes** (PvdA):
Voorzitter. Vandaag debatteren wij over het eindrapport van de OVV over de ramp met vlucht MH17. Op 13 oktober vorig jaar verscheen het rapport. Dat was een belangrijke maar ook bewogen dag voor velen. Na grondig en onafhankelijk onderzoek kon eindelijk vastgesteld worden wat er precies gebeurd is op 17 juli 2014. Wat velen al vermoedden, werd door de OVV bevestigd: 298 mensen zijn het slachtoffer geworden van een aanslag. Zij verloren het leven in een oorlog die niet de hunne was. Tegenover de mist uit Moskou plaatste de OVV glasheldere conclusies. Daarvoor verdient de onderzoeksraad onze complimenten.

Het creëren van mist, het optrekken van een rookgordijn en het voeden van complottheorieën gaat door tot op de dag van vandaag. Zelf sprak ik vorige week nog met een delegatie Russische parlementariërs tijdens een conferentie in Wenen. Ik kreeg het hele repertoire voor mijn voeten geworpen: de OVV was vooringenomen en partijdig, het Westen beschuldigde steeds weer anderen van de aanslag en keiharde bewijzen, in hun woorden, van de Russische Buk-fabrikant waren doelbewust buiten het onderzoek gehouden. En o ja: trouwens ook nog gecondoleerd met uw landgenoten en uw collega uit de senaat. Ik overdrijf niet, voorzitter.

We moeten niet naïef zijn over het complexe krachtenveld waarbinnen de onderzoekers hebben moeten opereren en waarbinnen het Openbaar Ministerie en het JIT momenteel nog steeds actief zijn met hun inspanningen om ook de strafrechtelijke zaak rond te krijgen. Zij moeten een buitengewoon lastige puzzel met vele stukjes leggen, terwijl er om hen heen een geopolitieke wervelwind raast. Juist daarom moeten we pal staan voor hun onafhankelijkheid, hun deskundigheid en hopelijk straks hun bikkelharde bewijzen.

De onderzoeksraad beschrijft terecht dat de tragedie rond MH17 ons wijst op een breder probleem, wat mij betreft de kernkwestie voor vandaag, namelijk dat er geen waterdicht internationaal systeem bestaat om de veiligheid van het luchtruim, in het bijzonder boven conflictgebieden, te garanderen. Het oude stelsel van de soevereine staat die verantwoordelijkheid is voor de veiligheid in het eigen luchtruim, is kwetsbaar. Motieven als politiek gezichtsverlies en verlies van inkomsten uit overvliegrechten of een lucratieve toeristensector kunnen de oordelen van staten beïnvloeden. Onder meer uit gesprekken tijdens de hoorzitting is duidelijk geworden dat er op alle niveaus een flinke schep bovenop moet. De alertheid die wij nu hebben, moet vastgehouden worden, ook als de MH17-ramp straks verder in het verleden komt te liggen. Dat geldt voor zowel de luchtvaartsector als de overheid zelf, zowel op nationaal als op internationaal niveau. Wij moeten lessen trekken uit wat er is gebeurd en maatregelen nemen die ervoor zorgen dat de kans op een vergelijkbare ramp in de toekomst zo klein mogelijk is. Wat dat betreft is het goed dat het kabinet de aanbevelingen van de OVV overneemt.

Op twee terreinen, op nationaal en op internationaal niveau, wil de PvdA extra duidelijkheid krijgen over wat er nu gaat gebeuren. Ik begin met het nationaal niveau. Luchtvaartmaatschappijen zijn zelf verantwoordelijk voor hun vliegroutes en zij moeten dus zelf de afweging over de veiligheid maken. Zij winnen daartoe op allerlei manieren informatie in, onder andere via de overheid. Wat de PvdA betreft moet de verantwoordelijkheid daarvoor weliswaar bij de luchtvaartmaatschappijen blijven, maar moet de overheid ervoor zorgen dat de maatschappijen zo goed mogelijk geïnformeerd worden. Ik vraag het kabinet of het kan schetsen welke stappen het inmiddels heeft genomen om het verzamelen, het analyseren en vooral ook het delen van informatie over de veiligheid van het luchtruim te verbeteren. Kan het kabinet ook aangeven hoe het overleg met de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen inmiddels is vormgegeven of nader geïntensiveerd zal worden?

De heer **Voordewind** (ChristenUnie):
De KLM heeft tijdens de hoorzitting uitdrukkelijk gevraagd, ook aan de Kamerleden, om te komen tot een wettelijke verankering van die informatievoorziening. Wat vindt de PvdA daarvan?

De heer **Servaes** (PvdA):
Ik heb daar kennis van genomen. Dat zou een mogelijkheid kunnen zijn. Ook ik heb naar die wetgeving gekeken. Je zou kunnen zeggen dat er binnen de huidige wetgeving al mogelijkheden zijn voor het kabinet om specifieke onderwerpen onder de aandacht van de diensten te brengen. Als je de Wet op de inlichtingen- en veiligheidsdiensten erbij pakt, zie je dat daarin de mogelijkheid zit om specifieke onderwerpen onder de aandacht van de diensten te brengen, met een aanwijzing van het kabinet. Ik denk dus dat wij de juridische route zo eenvoudig mogelijk moeten houden, maar dat het heel duidelijk moet zijn waar wij op uit zijn.

De heer **Voordewind** (ChristenUnie):
Ik heb het verschil gelezen tussen het pleidooi van de KLM en de reactie daarop van het kabinet. Het is opmerkelijk dat de KLM zelf zegt dat zij het hard nodig heeft om meer informatie van het kabinet te krijgen. Mocht het kabinet vanavond dezelfde antwoorden geven als de schriftelijk gegeven antwoorden, staat de PvdA er dan wel voor open

om, misschien via een motie, te kijken naar die wettelijke verankering?

De heer **Servaes** (PvdA):
Nogmaals, wij staan ervoor open om ervoor te zorgen dat het en-en is: de luchtvaartmaatschappijen nemen op dit punt hun eigen verantwoordelijkheid — die hebben zij namelijk, zoals ook in internationale wetgeving is vastgelegd — en de overheid doet daar een schepje bovenop. Of daar een wetsverandering voor nodig is of niet, is wat mij betreft een separate vraag. Als het nodig is om het kabinet een steuntje in de rug te geven, dan sta ik daar uiteraard voor open.

Ten tweede willen wij duidelijkheid krijgen op het internationale vlak. Wij willen dat er een betere uitwisseling van informatie tussen landen komt. Mijn fractie denkt dat er op dit punt vooral mogelijkheden liggen op Europees niveau. Juist nu Nederland dit halfjaar voorzitter is van de Europese Unie, zouden wij een voortrekkersrol moeten vervullen bij het komen tot een betere uitwisseling tussen de lidstaten van inlichtingen over de veiligheid van het luchtruim. EASA, het Europees agentschap voor de luchtvaartveiligheid, is hiervoor de aangewezen organisatie. Kan de staatssecretaris van I en M — ik neem aan dat dit punt onder haar valt — zeggen hoe er tijdens het Nederlands voorzitterschap concrete stappen worden gezet om de Europese samenwerking op dit terrein een impuls te geven? In hoeverre worden hierbij stappen gezet die daadwerkelijk leiden tot het beter delen van relevante inlichtingen? Graag zouden we daarnaast zien dat dergelijke initiatieven ook op mondiaal niveau verder worden ontplooid. Ik zeg daar wel bij dat mijn inschatting is dat de handvatten die we daarbij hebben minder stevig zijn dan die op Europees niveau, maar ik sluit mij graag aan bij vragen die collega's hebben gesteld over extra stappen die in ICAO-verband gezet kunnen worden.

Tot slot. Het neerhalen van vlucht MH17 mag niet onbestraft blijven. Op stevige conclusies dienen ook stevige consequenties te volgen. Dat geldt voor degenen die de directe verantwoordelijkheid dragen voor het afvuren van de Buk-raket maar ook voor hen die de politieke context hebben geschapen waardoor deze vreselijke ramp heeft kunnen plaatsvinden. De PvdA verwacht dat het kabinet alles op alles blijft zetten om de daders zo spoedig mogelijk voor de rechter te krijgen. We zien daarom vol ongeduld, maar zonder de specialisten voor de voeten te lopen, uit naar de volgende stappen op weg naar gerechtigheid.

De **voorzitter**:
Hiermee zijn we aan het eind gekomen van de eerste termijn van de zijde van de Kamer.

De vergadering wordt van 17.48 uur tot 18.50 uur geschorst.

De **voorzitter**:
Voordat ik de minister-president het woord geef, even dit. Het lijkt mij handig als de minister-president inzicht geeft in de wijze waarop de beantwoording plaatsvindt. Dan kunnen wij daar rekening mee houden bij het bepalen wanneer er wel en niet geïnterrumpeerd moet worden.

☐

Minister **Rutte**:
Voorzitter. Laat ik daarmee beginnen. De gedachte is dat ikzelf dadelijk een aantal inleidende opmerkingen zal maken, waarna ik zal ingaan op de vragen die betrekking hebben op de rol van de inlichtingen- en veiligheidsdiensten. Vervolgens zal de minister van Veiligheid en Justitie het woord voeren op de onderwerpen nabestaanden, crisisbeheersing, onderzoek van de Onderzoeksraad Voor Veiligheid en het strafrechtelijk onderzoek. Daarna zal de minister van Buitenlandse Zaken antwoord geven op de vragen over internationale inspanningen en tot slot zal de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu ingaan op het punt van de radargegevens en op alle vragen die te maken hebben met de rol van ICAO en andere internationale organisaties. Zo hadden wij ons dat voorgesteld, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dank.

Minister **Rutte**:
Van mijn kant dus een aantal inleidende opmerkingen, gevolg door de beantwoording van vragen die gesteld zijn over de rol van de inlichtingen- en veiligheidsdiensten.

De heer **Omtzigt** (CDA):
Over de verdeling: ik heb een aantal zeer specifieke vragen gericht aan de minister-president over zijn rol en over wanneer hij op de hoogte is gesteld.

Minister **Rutte**:
De ene vraag zal ik beantwoorden, maar de andere vragen gaan echt naar de betrokken bewindslieden. Anders ga ik alles doen en dan — die discussie heb ik vaker met de heer Omtzigt — moet de Kamer één bewindspersoon uitnodigen. Ik zal die ene vraag die de heer Omtzigt heeft gesteld, wanneer ik wist wat de OVV wist, beantwoorden.

De heer **Omtzigt** (CDA):
En zijn rol in het aanspreken van de bewindspersonen wanneer het niet de minister van Buitenlandse Zaken betrof. Die twee vragen zou ik graag beantwoord zien.

Minister **Rutte**:
De tweede vraag herinner ik mij niet meer, maar die komt vast terug.

Laat ik om te beginnen dank uitspreken aan de Onderzoeksraad Voor Veiligheid voor het rapport over de verschrikkelijke ramp met de MH17. Ik wil ook dank uitspreken aan de Universiteit Twente, die de crisisorganisatie heeft geëvalueerd. MH17 is een zeer ingrijpende gebeurtenis voor de nabestaanden van de slachtoffers. Voor ons land en ver daarbuiten is de ramp met de MH17 een inktzwarte bladzijde in onze geschiedenis. Voor heel veel mensen is er een leven vóór en een leven ná deze verschrikkelijke ramp en er zal voor de rest van hun leven gerefereerd blijven worden aan het moment vóór en het moment ná die ramp.

Het is door alle sprekers gememoreerd en ik zeg het hier ook nog een keer: bij deze ramp zijn inderdaad 298 volkomen onschuldige mensen, die helemaal niets te maken hebben met het conflict in het oostelijk deel van Oekraïne, om het leven gekomen. Ik zeg tegen de Kamer, maar — belangrijker nog — ook tegen de nabestaanden dat de inzet van mijn kabinet onverminderd is om alles te doen wat noodzakelijk is in de nasleep van deze ramp. Mag ik daarbij opmerken dat ik en mijn collega's bewondering hebben voor de honderden en honderden mensen van de hulpdiensten, de politie, het leger, het Openbaar Ministerie, de departementen en onze vertegenwoordiging in het buitenland die in zeer moeilijke omstandigheden en onder buitengewoon grote druk vanaf het allereerste begin en tot op de dag van vandaag zich inzetten voor alles wat nodig is in de nasleep van deze ramp.

Het wezenskenmerk van een crisis is dat je onder grote tijdsdruk met vaak veel te weinig informatie grote beslissingen moet nemen. Daarbij leren wij ook. Wij kunnen iedere keer lessen trekken voor toekomstige gevallen, die zich hopelijk niet zullen voordoen, al vrees ik dat zich ook in de toekomst weer ernstige situaties kunnen voorkomen. Dat er lessen getrokken kunnen worden en dat er grote beslissingen genomen moeten worden onder enorm grote tijdsdruk en in een situatie waarin je je moet baseren op te weinig informatie, dat geldt zeker ook voor de crisis met MH17. De eerste dagen hebben wij meteen gekozen om een aantal prioriteiten te formuleren. De eerste was de repatriëring van onze mensen. Met onze mensen bedoel ik alle inzittenden uit het vliegtuig, niet alleen de Nederlandse. Ik bedoel daarmee dat iedereen zou weten dat zijn of haar dierbare niet meer in leven was en dat de slachtoffers zouden worden gerepatrieerd. Het behoorde ook tot prioriteit één om aan de nabestaanden duidelijkheid te verschaffen over de identificatie van de slachtoffers. Prioriteit twee — daarover spreken wij ook vandaag — is het onafhankelijke, internationale onderzoek naar de toedracht van de ramp. Prioriteit drie betreft de vervolging en berechting van de daders. Wij staan nog steeds achter die keuzes en achter die drie prioriteiten. Het maken van dat soort keuzes heeft wel consequenties. Mede vanwege de complexe geopolitieke situatie hebben wij ervoor gekozen om volstrekte onafhankelijkheid te betrachten in het onderzoek. Wij waren en zijn van mening dat daarmee het meeste kan worden gedaan en medewerking aan het onderzoek maximaal kan worden gestimuleerd. Tegelijkertijd kan hierdoor de acceptatie van de uitkomsten van de onderzoeken, zowel in binnen- als buitenland, zo maximaal mogelijk worden. Dat is de keuze die ik hier verdedig, die ik precies weer zo zou maken en die op een aantal punten, ook in dit debat, zal terugkomen. Bijvoorbeeld als u zo met de minister van Veiligheid en Justitie nader zult spreken over wat je wel of niet eigenstandig kunt doen in de richting van andere landen bij het opvragen van radar- en satellietbeelden.

Als wij ons op enig moment zouden hebben bemoeid met het onderzoek van de OVV of ons nu zouden bemoeien met het onderzoek van het Openbaar Ministerie, anders dan op verzoek van de OVV en het OM, zou dat de onafhankelijkheid van het werk tekortdoen. Dit zou vervolgens diegenen die er belang bij hebben om de uitkomsten van dat onderzoek in twijfel te trekken, enorm in de kaart spelen. Dat hebben we in de eerste maanden na de verschrikkelijke ramp gezien. Er ontstond toen een discussie over de vraag waarom wij niet met de separatisten spraken. Alsof wij daarin een soort principiële beleidslijn zouden hebben. "Nederland", dat was toen het verhaal, "praat nooit met separatisten." Ik was bereid met de duvel en z'n ouwe moer te praten, inclusief iedere separatist die ik had kunnen treffen, als mij dat geholpen zou hebben. Ik weet echter zeker dat als wij rechtstreeks met de separatisten waren gaan praten in die eerste weken en maanden, dat gevolgen had gehad voor de medewerking van Oekraïne, bijvoorbeeld, aan het onderzoek en voor hun bijdrage aan het Joint Investigation Team. Daarom hebben wij dat steeds gedaan. In dat specifieke onderdeel zijn wij buitengewoon geholpen door onze tussenpersonen, die daar belangrijk werk hebben gedaan, zodat wij uiteindelijk alles wat wij nodig hadden, ook konden krijgen. "Waarom praat u daar niet mee?" was een voorbeeld en dit was de reden. Ik heb dat ook steeds herhaald en ik blijf dat tot op de dag van vandaag doen. Ook in dit debat zal dat op een aantal punten terugkomen. Als wij ons bijvoorbeeld rechtstreeks met andere mogendheden zouden verstaan op het punt van radar- en satellietbeelden, los van concrete verzoeken daartoe vanuit het Openbaar Ministerie of vanuit de OVV, dan zijn wij ons aan het bemoeien met het onderzoek. Wij hebben er dan een mening over en dat speelt de mensen in de kaart, die er belang bij hebben om het onderzoek als partijdig weg te kunnen zetten. Alsjeblieft, laten we dat niet doen. Laat er tegelijkertijd geen misverstand over bestaan: als de OVV of nu het Openbaar Ministerie ook maar ergens onze hulp nodig heeft, staan wij er onmiddellijk. Wij streden en strijden voor de slachtoffers en hun nabestaanden en voor gerechtigheid. Er is, was en zal nooit iets aan worden afgedaan. Juist in dat belang hebben wij deze positie gekozen.

Over het OVV-onderzoek wil ik opmerken — de minister van Veiligheid en Justitie gaat er uitgebreider op in — dat het onze opvatting is dat de onderzoekers — velen van u hebben deze mening gedeeld — een gedegen en omvangrijk rapport hebben geschreven. Het onderzoek heeft plaatsgevonden volgens de internationaal geldende ICAO-standaarden. Het gaat om objectief en internationaal onderzoek en het gaat om een onpartijdig en onafhankelijk onderzoek. Het is een onderzoek dat vrijwel unaniem — dat wil ik erbij zeggen — internationale waardering heeft gekregen, en terecht. Met dat onderzoek is de tweede prioriteit van het kabinet afgerond.

Zoals gezegd, was de eerste prioriteit de repatriëring en identificatie van de slachtoffers. Van de 298 mensen die bij deze ramp om het leven zijn gekomen, zijn er uiteindelijk 296 geïdentificeerd. Dat is een zware en moeilijke klus die internationaal veel respect heeft afgedwongen en waaraan alle betrokken landen enorm hebben meegeholpen en meegewerkt. Tegelijkertijd wil ik niet onvermeld laten dat ondanks die maximale inspanningen het niet is gelukt de laatste twee slachtoffers te identificeren. De kans dat dit nog gebeurt, moet helaas worden beschouwd als heel klein.

Op dit moment wordt hard gewerkt aan prioriteit drie: de opsporing en vervolging van de daders. Zoals de heer Ten Broeke en anderen zeiden, is dat iets anders dan het onderzoek naar de toedracht. Er moet nu "beyond reasonable doubt" worden vastgesteld wie hierachter zaten en hoe wij die mensen voor het gerecht kunnen krijgen. Daar wordt nu volop aan gewerkt en ook aan de uitwerking van de vervolgopties, waarop de minister van Veiligheid en Justitie zo dadelijk nader zal ingaan.

Zoals u weet, heeft het Joint Investigation Team twee weken geleden in een brief aan de nabestaanden de stand van zaken weergegeven van het strafrechtelijk onderzoek. Volgende week is er een informatiebijeenkomst voor de nabestaanden. Laat ik hier wel iets bij zeggen: dat is moeilijk. De termijn waarop wij de precieze betrokkenheid van daders, de identiteit en de actuele verblijfplaats kunnen vaststellen, is op dit moment simpelweg nog niet te geven door het Openbaar Ministerie en door het Joint Investigation Team. Het JIT heeft wel aan de nabestaanden bericht gegeven dat de inzet erop is gericht het onderzoek zo snel mogelijk te voltooien en te komen tot vervolging en berechting, maar laten we reëel zijn. We weten allemaal dat het al moeilijk is om aan te geven hoe lang strafrechtelijke processen gaan duren en of ze succesvol kunnen worden afgesloten. Dat geldt in deze internationale en complexe zaak extra sterk. Ook wat dat betreft wordt, zoals door een aantal sprekers is opgemerkt, ons geduld en in het bijzonder het geduld van de nabestaanden op de proef gesteld. Hoe moeilijk dat ook is, dat is in het belang van de uiteindelijke berechting.

Na deze inleidende opmerkingen wil ik overgaan tot de beantwoording van de vragen over de rol van de inlichtingen- en veiligheidsdiensten. De eerste kwestie betreft de informatiedeling met luchtvaartmaatschappijen. In de eerste termijn van de Kamer is al benoemd dat de mogelijkheid tot informatiedeling door de inlichtingen- en veiligheidsdiensten op zichzelf wettelijk is geregeld in paragraaf 3.3 van de Wet op de inlichtingen- en veiligheidsdiensten. Het gaat om de artikelen 35, 36 en verder. Daarvan wordt al actief gebruikgemaakt. Wanneer de diensten uit lopende onderzoeken beschikken over concrete tegen de burgerluchtvaart gerichte dreigingsinformatie, worden Nederlandse luchtvaartmaatschappijen daarover geïnformeerd. Voor de ramp met MH17 had dit overleg plaats indien daartoe aanleiding was. Na de ramp met MH17 is het bestaande overleg tussen de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen en de Nederlandse overheid geïntensiveerd en structureel gemaakt, ook over het vliegen over conflictgebieden. Wat ons betreft is die informatiedeling absoluut niet vrijblijvend. Daar wordt serieus invulling aan gegeven, bijvoorbeeld naar aanleiding van de aanslag op een Russisch toestel in Egypte in 2015.

Hier zijn veel vragen over gesteld. Laat ik met uw welnemen iets dieper ingaan op de verbeterde structuur van de informatiedeling. Er is direct na de verschrikkelijke ramp met MH17 een structureel overleg gestart met de luchtvaartsector over de veiligheid van het luchtruim boven conflictgebieden. In dit overleg wordt zowel het proces voor informatiedeling, als concrete informatie over dreiging besproken. Dit overleg is nu ongeveer tien keer bijeengekomen. Indien de overheid de beschikking krijgt over informatie over acute dreiging, wordt dit overleg gebruikt om deze informatie snel, en vooral ook vertrouwelijk, te bespreken met de luchtvaartmaatschappijen. Ik heb zojuist het voorbeeld genoemd van de crash van het Russische toestel in de Sinaï op 31 oktober 2015. De Kamer is hierover geïnformeerd in een brief van 11 november 2015.

Het nationale overleg wordt ook gebruikt om de resultaten van het DG Home-overleg te bespreken. Hierop zal staatssecretaris Dijksma straks nog verder ingaan. Dat Europees overleg is van belang omdat de lidstaten van Europa nu voor het eerst hun dreigingsinformatie over conflictgebieden in Europees verband met elkaar delen. Dat is een belangrijke stap vooruit. De lidstaten en de commissie bespreken de dreigingsinformatie aan de hand van de nieuwste methodiek voor risicoanalyse, aangepast naar aanleiding van de crash met MH17. Daarna kan er ook een gezamenlijk dreigingsbeeld worden gevormd.

Tot zover het punt van de informatiedeling met luchtvaartmaatschappijen.

De heer **Servaes** (PvdA):
Hierover is inderdaad veel gezegd in de eerste termijn van de Kamer. Dat had natuurlijk te maken met het feit dat wij een uitgebreide hoorzitting hebben gehad. Daarbij hebben wij zowel van de mensen van de KLM als van de mensen van de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers gehoord dat zij toch nog niet helemaal tevreden zijn over die structuur. Zij verwachten toch een wat meer proactieve instelling van de zijde van de overheid; laat ik het zo maar zeggen. Ik zou het goed vinden als de premier ook op die uitlatingen zou reageren. Hopelijk heeft hij kennisgenomen van die uitlatingen.

Minister **Rutte**:
Ja, wij hebben daar uiteraard kennis van genomen, want het waren openbare gesprekken. Dat zal dus ook aanleiding zijn om ons opnieuw te verstaan met de luchtvaartmaatschappijen om die signalen te bekijken en om te bezien of het systeem van overleg dat er nu is, verder kan worden verbeterd. Die signalen nemen wij dus serieus. Dat is mijn reactie op deze opmerking van de heer Servaes.

De heer **Servaes** (PvdA):
Ik ben het antwoord nog even aan het verwerken, voorzitter, want "we nemen het serieus" is een wat algemene stelling. De vraag is uiteraard inderdaad wat er in de afgelopen periode is gebeurd op dat terrein. Naar ik aanneem, hebben zij wat zij met ons delen, ook al eerder met de overheid gedeeld. Wat is daarop de reactie geweest? Hoe heeft de premier op deze verzoeken gereageerd? De kernvraag is verder natuurlijk of de overheid bereid is om niet alleen in actie te komen als zij toevallig als bijvangst ergens informatie vindt die van belang is, maar om ook zo nodig proactief op zoek te gaan naar informatie die de luchtvaartmaatschappijen nodig hebben om zelf die goede afweging te maken. Dat is een vrij duidelijke vraag. Is de regering bereid om die meer proactieve stellingname in te nemen?

Minister **Rutte**:
Dat brengt ons wel bij een ander vraagstuk dat in de eerste termijn ook benoemd is, namelijk de vraag of het zorgen voor de luchtvaartveiligheid als taak van de diensten, in de wet moet worden opgenomen. Verschillende woordvoerders hebben daaraan gerefereerd. Bedoelt de heer Servaes dat met "meer proactief"? Ik zoek daar nu even naar. Wat doen wij nu? Als de diensten informatie hebben die relevant is, wordt die proactief gedeeld. In het verleden kwam men alleen bijeen bij dit type informatie, maar nu is er ook een gestructureerd overleg. Het is mij niet bekend dat de signalen die de luchtvaartmaatschappijen in de hoorzitting hebben genoemd, ook in die mate en met die indringendheid zijn besproken aan die tafel. Ik zal dat nog nagaan en daarop zo nodig in de tweede termijn terugkomen. Mij zijn zulke

signalen in ieder geval niet bekend. We hebben natuurlijk wel vernomen wat hierover in die hoorzitting is gezegd. Dat is natuurlijk altijd een reden om te bekijken hoe je, in overleg, de zaak kunt verbeteren.

De heer **Voordewind** (ChristenUnie):
Ik probeer dit antwoord een beetje te matchen met wat we hebben gehoord van de topman van de KLM. Die had het toch wel degelijk over verankeren in de wet van de plicht van de inlichtingendiensten om de luchtvaartmaatschappijen te informeren. Kan de minister-president daarop ook reageren? Daarbij ging het echt over een verankering in de wet.

Minister **Rutte**:
Ja, er zijn in dit verband twee discussies over de vraag wat je in de wet zou kunnen verankeren. De eerste gaat over het geval waarbij de veiligheidsdiensten stuiten op informatie die relevant is. Je zou in de wet de verplichting kunnen opnemen dat die informatie dan gedeeld wordt. Daarop zal ik zo reageren. Daarnaast is er natuurlijk nog een veel bredere discussie mogelijk over de vraag of de luchtvaartveiligheid niet überhaupt als taak in de wet moet worden opgenomen. Ik heb goede argumenten om dat niet te willen. Ik heb overigens ook argumenten om er niet voor te zijn dat we in de wet opnemen dat informatie waarop wordt gestuit moet worden gedeeld, wat nu ook gebeurt. In de eerste plaats is dat zo omdat op dit moment het uitgangspunt is dat die informatie, als die opduikt, wordt gedeeld met de luchtvaartmaatschappijen. Tegelijkertijd is er een heel bewuste reden om die verplichting niet in de Wet op de inlichtingen- en veiligheidsdiensten op te nemen. Dat heeft te maken met het feit dat verplichte informatiedeling, want daar praat je dan over, uiteindelijk de effectiviteit van de diensten zou kunnen schaden als het gaat om informatie die vanwege bronbescherming, third party rule of andere overwegingen niet op dat moment in die vorm gedeeld kan worden. Ik denk dat we moeten zoeken naar andere wegen als daarnaar gezocht wordt. Maar het wettelijk vastleggen zal uiteindelijk het functioneren van de dienst in de weg staan. Dat is de paradox. Ik zou daar dus tegen zijn.

De heer **Voordewind** (ChristenUnie):
Er zijn toch verschillende methodes of vormen te bedenken zodat die taak wel in de wet komt te staan, maar dat luchtvaartmaatschappijen via rubricering, codering of vertrouwelijkheid wel die informatie krijgen van de inlichtingendiensten, juist omdat we nu te maken hebben met onveilige luchtruimen waarvan wij dat nog steeds niet weten, maar de inlichtingendiensten misschien wel? Uit het feit dat andere luchtvaartmaatschappijen, zoals de Britse en de Amerikaanse, niet over Oost-Oekraïne vlogen en wij wel blijkt toch dat die inlichtingendiensten die luchtvaartmaatschappijen wel hebben geïnformeerd? Waarom zouden wij dat niet doen als het om zulke cruciale informatie gaat?

Minister **Rutte**:
Dat klopt niet. Er waren ook maatschappijen uit die landen die over Oost-Oekraïne vlogen. Los van dat specifieke feit zou mijn opvatting zijn om de reden die ik net noem dat het verplichtend opnemen in de wet niet verstandig is. Als de zorg is of de huidige praktijk voldoende verankerd is, moeten we zoeken naar andere wegen van verankering. Een verankering in de wet lijkt me echt onverstandig omdat dat, hoe paradoxaal dat ook klinkt, uiteindelijk het functioneren van de dienst in de weg kan staan.

De heer **Ten Broeke** (VVD):
Ik heb de wet er eens even bijgepakt. Daar staat inderdaad, onder paragraaf 3.3, die ik zelf ook aanhaalde, in artikel 36 dat er een bevoegdheid is voor de diensten om verwerkte gegevens te delen met personen of instanties "wie deze aangaan". Dat zouden dus luchtvaartmaatschappijen kunnen zijn. Dat wordt hier ook bedoeld. De minister-president legt vervolgens uit dat er nu een systeem is waarbij de afgelopen twee jaar tien keer overleg is geweest naar aanleiding van acute dreigingsinformatie. Dat is dus zo'n vier, vijf keer per jaar. Voor acute dreigingsinformatie is dat misschien niet direct helemaal geruststellend. De minister-president gaf zelf het voorbeeld van de Russische charter. Tegelijkertijd werd bekend dat er ook een Britse charter was die met een heel andere problematiek te maken heeft gehad, namelijk het afvuren van een soortgelijke raket door de Egyptische overheid. Als we dat in aanmerking nemen, moet acute dreigingsinformatie toch direct gebracht worden? Hoe kunnen we dat verankeren zonder de wet te veranderen? Daarvoor moeten toch gewoon nadere afspraken gemaakt worden en is een intensivering van het overleg onvoldoende?

Minister **Rutte**:
Daar wil ik in meegaan. Dat vind ik een heel reëel verzoek. Als je het in de wet verankert, ben ik bezorgd over het contraproductieve effect en de paradoxaliteit ervan. Er zijn natuurlijk andere wegen om dat te verankeren. Daar zouden we dan samen naar op zoek moeten. Daar ben ik voor.

De heer **Ten Broeke** (VVD):
Ook wij zullen die zoektocht natuurlijk verder proberen vorm te geven, want dat is wat de luchtvaartmaatschappijen zoals de KLM ons hebben verteld. Ook zij kenden het voorbeeld uit Egypte dat ik zo-even aangaf niet.

Mijn tweede punt is dat de Wet op de inlichtingen- en veiligheidsdiensten ook altijd ervan uitgaat dat er een intentie moet zijn om de Nederlandse veiligheidsbelangen te schaden, want daar kijken de diensten naar. Daar wordt dit zware middel voor ingezet. Maar wat als die intentie er niet is? Ik kan de minister-president niet vragen om te gaan speculeren, maar er zijn natuurlijk voorbeelden waarbij dat voorstelbaar was. Dan komt die informatie ook niet zomaar boven. Dan kan er dreiging zijn die niet wordt waargenomen omdat er geen intentie is. Maar er is dan wel een risico.

Minister **Rutte**:
De heer Ten Broeke heeft in zijn eerste termijn iets gezegd over de manier waarop je dat zou kunnen organiseren, ook door dit type debat daarin mee te nemen. Die richting is wat mij betreft begaanbaar.

De heer **Sjoerdsma** (D66):
Ik vind de opstelling van de premier toch echt een beetje zorgelijk. Ik zie hierin een gebrek aan urgentie bij dit speci-

fieke probleem. De minister-president zegt: wij hebben meteen na de ramp het overleg opgestart. Nee, zo is het niet gegaan. De Kamer heeft een motie moeten aannemen om de toenmalige staatssecretaris ertoe te dwingen dat overleg op te starten. Eind januari was er een hoorzitting waarin onder andere de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers zei: wij hebben zorgen over dat overleg; dat werkt niet goed. Nu zegt de premier: daar moeten wij dan misschien maar eens naar kijken. Het is nu maart. Wij hadden daar al naar kunnen kijken. Nu zegt de premier tegen zijn partijgenoot Ten Broeke: wij moeten daar samen eens goed naar kijken. Dan zeg ik weer: nee, voormalig staatssecretaris Mansveld had gewoon beloofd dat uit dat overleg aanbevelingen zouden komen over de manier waarop dat nationaal verbeterd zou kunnen worden, wettelijk of niet. Waar zijn die aanbevelingen?

Minister **Rutte**:
Onze opvatting is op dit moment dat dat systeem goed werkt. Het structurele overleg dat ontstaan is na wat er gebeurd is direct na de crash van de MH17 functioneert goed, niet alleen zodra er bepaalde relevante informatie opduikt. Dat heeft een meer structureel karakter en komt ook bij elkaar als daar geen directe, concrete aanleiding toe is. Tegelijkertijd ken ik de opvatting van de Kamer daarover. Die is ook in eerste termijn hier geuit. Naar mijn oordeel zou een juridische basis hiervoor het paradoxale effect hebben dat de veiligheidsdiensten beperkt worden in hun functioneren. De heer Ten Broeke deed een interessante suggestie, waar wij serieus naar moeten kijken.

De heer **Sjoerdsma** (D66):
Ik heb echt het idee dat wij de premier en zijn kabinet over een of andere imaginaire streep moeten trekken. Dat vind ik raar. Anderhalf jaar na de ramp had ik verwacht dat het kabinet zelf proactief voorstellen zou doen om dit nationale systeem te verbeteren, zoals een aantal partijen vandaag voorstellen hebben neergelegd. Welke voorstellen heeft het kabinet nu op dit punt?

Minister **Rutte**:
Ik heb het al een paar keer gezegd. Direct na de ramp is dit overleg gestart. Dat overleg functioneert goed. Daar wordt alles in gedeeld wat er in gedeeld moet worden. Niettemin is er zijdens luchtvaartmaatschappij KLM en zijdens delen van de Kamer behoefte om daar een meer structurele borging aan te geven. Hoewel dat overleg goed loopt, zien wij die noodzaak niet. Dat heeft niets te maken met urgentie. Nee, de urgentie zit hem erin dat het nu goed loopt. Als het nu niet goed zou lopen, dan zouden wij het onmiddellijk met elkaar erover eens zijn dat er meer zou moeten gebeuren. Maar zijdens een deel van de Kamer en vanuit de KLM is verzocht om een meer structurele borging. Ik vind dat niet iets om voor te gaan liggen. Dat kan het alleen maar verder verbeteren, dus daar is helemaal geen bezwaar tegen. Alleen, een juridische borging daarvan kan onverstandig zijn.

De heer **Sjoerdsma** (D66):
Maar zegt de premier dan feitelijk: ja, de diensten moeten de capaciteit hebben om met een burgerluchtvaartbril naar de risico's te kijken en ja, dat overleg moet structureel en goed geregeld worden, zolang het maar niet wettelijk bepaald is?

Minister **Rutte**:
Het eerste element dat de heer Sjoerdsma inbrengt, is helemaal nieuw en hebben wij tot nu toe niet in de discussie betrokken. Met de tweede helft ben ik het eens.

De heer **Omtzigt** (CDA):
Ik val in dezelfde verbazing als de heer Sjoerdsma. Negentien maanden geleden is er geen ramp geweest; er is een vliegtuig neergehaald. Dat zijn ook de woorden van de VN-Veiligheidsraad. Er is dus negentien maanden over nagedacht dat Oekraïne het luchtruim had moeten sluiten en dat luchtvaartmaatschappijen betere risicoafwegingen moeten maken. De gegevens dat het oosten van Oekraïne onveilig was, waren overal bekend. Duitsland en Frankrijk hebben actie ondernomen. Zij hebben een nationale zwarte lijst opgesteld: u mag niet vliegen over Syrië, u mag niet vliegen over Irak. Voor elke luchtvaartmaatschappij is het verboden om boven de Sinaïwoestijn te vliegen. Er kan een andere oplossing gevonden worden en als dat noodzakelijk is, doe ik dat graag. Als het blijft bij structureel overleg waarbij de precieze toedeling van de verantwoordelijkheid wanneer er iets fout gaat opnieuw niet duidelijk is, dan kunnen wij niet weten wat daar besproken is, net zoals nu. Wij mogen niet weten wat er van tevoren is overlegd. Dan hebben toch niet het juiste besluit genomen? Mijn vraag aan de minister-president is: wanneer komt het voorstel van de Nederlandse regering over hoe die verantwoordelijkheidstoedeling precies zit voor het delen van informatie? Die is in de aard geheim, daar heeft de minister-president een punt, maar dient wel gedeeld te worden om de veiligheid van Nederlandse burgers en vliegtuigen te beschermen.

Minister **Rutte**:
Zoals ik al een paar keer zei: die is er. Die is er en die functioneert goed. Er is behoefte bij de KLM en bij delen van de Kamer om daar meer structurele borging aan te geven. Er liggen concrete voorstellen hoe je dat zou kunnen doen. Voor het kabinet is dat niet noodzakelijk, want daarmee zouden wij aangeven dat het niet goed functioneert. Wij gaan akkoord om die structurele borging aan te brengen als anderen dat belangrijk vinden. Daar is niets op tegen, maar ik pleit er alleen voor om dat niet juridisch te doen. De heer Omtzigt heeft al wat hij wil op dit punt en dat is terecht. Het structurele overleg is direct na de verschrikkelijke ramp met de MH17 gestart. Daar wordt zowel informatiedeling als concrete dreigingsinformatie besproken.

De heer **Omtzigt** (CDA):
In Frankrijk en Duitsland zijn er stappen genomen die ertoe geleid hebben dat duidelijk is wanneer iets mag en wanneer iets niet mag. Die landen hebben trouwens voor een grote mate van openheid hierin gekozen. Nederland heeft dat niet gedaan. Sterker nog, op die ICAO-website die door Nederland bevorderd is over onveilig vliegen heeft Nederland nog niet een keer een onveilig gebied aangeleverd. Wij weten nu niet wat er besproken wordt, dat snap ik, maar de maatschappijen zijn ongerust en de passagiers mogen ook niet weten waar er gevlogen wordt. Wanneer komt de

Nederlandse regering met een brief met precieze voorstellen hoe het geborgd is en hoe de juridische verantwoordelijkheid ligt wanneer er straks weer iets zou mogen gebeuren? Weten we dan wel of niet of er wel gewaarschuwd is? Dat is iets wat we na negentien maanden hebben moeten leren van de MH17.

Minister **Rutte**:
Dat is er. Dat overleg is gestart na de verschrikkelijke ramp met de MH17. De enige discussie die wij nu hebben is over de vraag of het noodzakelijk is om daar extra borging aan te geven. Het kabinet vindt dat niet noodzakelijk, maar is er ook niet tegen. Ik pleit er alleen voor om dat niet juridisch in de wet te doen.

De heer **De Roon** (PVV):
Ik hoor de minister-president zeggen dat er nu zo'n fijn overleg is en dat dat uitstekend functioneert; het hoeft echt niet verbeterd te worden. Kan de minister-president ons dan garanderen dat, wanneer hetzelfde scenario zoals we dat met de MH17 hebben gehad voordat het vliegtuig verongelukte zich morgen zou herhalen, de regering via de diensten of rechtstreeks aan de luchtvaartmaatschappijen laat weten dat zij niet boven het desbetreffende land moeten vliegen?

Minister **Rutte**:
Dat kan ik uiteraard niet, dat weet de heer De Roon goed. Dat is uitgesloten, want dan zouden de diensten over die informatie moeten beschikken. We weten inmiddels uit het onderzoek van de Commissie van Toezicht betreffende Inlichtingen- en Veiligheidsdiensten, onderdeel van het hele OVV-complex, dat de diensten niet over die informatie beschikten. Dan kun je het ook niet weten.

De heer **De Roon** (PVV):
De regering beschikte over de informatie die op de briefing in Kiev aan diplomaten is gegeven. Daarover beschikten onderdelen van de regering. Mijn vraag is gewoon: als dat scenario zich morgen zou herhalen, kan de minister-president ons dan garanderen dat al die informatie goed wordt doorgesluisd en aan de KLM wordt gemeld dat het gevaarlijk is om boven het desbetreffende land te gaan vliegen?

Minister **Rutte**:
Over de briefing op 14 juli is uitvoerig gedebatteerd. Wat de heer De Roon daarover zegt, is niet juist. Bovendien beschikten de inlichtingen- en veiligheidsdiensten niet over de informatie over de veiligheidssituatie. Dat is aangetoond door de CTIVD. Ik kan daar geen garantie op geven en daar zijn ook geen garanties over te geven.

De **voorzitter**:
Mijnheer Bontes.

De heer **De Roon** (PVV):
Voorzitter, ...

De **voorzitter**:
Mijnheer De Roon?

De heer **De Roon** (PVV):
Ik wil er toch nog op doorgaan. Op de dag van die briefing wist de regering, wisten onze overheidsinstellingen — het ministerie van Buitenlandse Zaken, het ministerie van Defensie — dat er vliegtuigen waren neergeschoten boven Oekraïne, boven een bepaald vliegniveau. Als je boven dat vliegniveau vliegtuigen kunt neerschieten, kun je ook op de hoogte waarop verkeersvliegtuigen vliegen, vliegtuigen neerhalen. Dat wist men allemaal, maar die informatie is niet gedeeld met de wereld van de civiele luchtvaart. Dat zou wel hebben moeten gebeuren. Kan de minister-president ons toezeggen dat die informatie vanaf nu wel goed wordt gedeeld?

Minister **Rutte**:
Er waren veel landen bij aanwezig. Dat is door geen van die landen gedeeld. Waarom is dat niet gebeurd? Omdat de heer De Roon geen faire weergave geeft van de informatie die op 14 juli is gedeeld. Dat debat is hier al tien keer gevoerd. Ik kom daar nu niet op terug. Dit heeft echt niets te maken met de vraag hoe wij beter kunnen borgen dat informatie die al dan niet beschikbaar is bij veiligheidsdiensten, aan luchtvaartmaatschappijen beschikbaar wordt gesteld.

De heer **Bontes** (Groep Bontes/Van Klaveren):
De focus op de ICAO-website is eigenlijk zinloos geweest. Daarom pleit ik bij de minister-president voor twee wettelijke taken voor de AIVD. Ten eerste het actief delen van informatie met luchtvaartmaatschappijen. Ten tweede de veiligheid van de vluchtroute analyseren, duiden en beoordelen. Die twee wettelijke taken zou de AIVD naar onze mening moeten krijgen. De minister-president onderscheidt die twee taken ook, maar ik wil er toch nog een keer bij hem op aandringen.

Minister **Rutte**:
Op dat eerste punt heb ik net uitvoerig geantwoord dat ik geen tegenstander ben — wij zien niet zelf de noodzaak, maar wij gaan het ook niet tegenhouden — van een verdere borging van het delen van informatie die bij de diensten bekend is, met de luchtvaartsector. Als het maar niet wettelijk gebeurt, want dat zou uiteindelijk het functioneren van de diensten in de weg staan.

Het tweede punt van de heer Bontes gaat veel verder. Dat betreft namelijk het verzoek om veiligheidsdiensten een taak te geven ten behoeve van de luchtvaartveiligheid. Dat heeft verregaande consequenties. Ik wil erop wijzen dat ons niet bekend is dat er inlichtingen- en veiligheidsdiensten in Europa met zo'n taak zijn. Dat suggereert dat de Nederlandse overheid een zelfstandige informatiepositie zou moeten hebben die het haar mogelijk maakt om zelfstandig wereldwijd de verantwoordelijkheid te kunnen nemen voor het risico dat een conflict op de grond voor de burgerluchtvaart met zich brengt. Het zou een enorme taakuitbreiding van de diensten zijn. De MIVD zou dan bijvoorbeeld een actueel dreigingsbeeld moeten bijhouden van alle luchtvaartverdedigingseenheden die wereldwijd in de buurt van

vliegroutes van Nederlandse maatschappijen opereren. Daarnaast beperkt de dreiging van human error zich niet tot vliegbewegingen op grote hoogte, maar komt zij ook voor bij de luchthavens waar Nederlandse maatschappijen opereren. Om een dergelijke dreiging te kunnen onderkennen, zouden de diensten dus ook een gedetailleerd beeld moeten hebben van alle strijdkrachten die zich in de buurt van de luchthavens begeven, alsmede hun operationele gereedheid, hun doctrines, hun niveau van professionaliteit et cetera. Het zou een kolossale uitbreiding van de taken van de inlichtingen- en veiligheidsdiensten zijn. En nogmaals: het is dit kabinet niet bekend dat er in Europa inlichtingen- en veiligheidsdiensten zijn die deze uitgebreide taak hebben.

De heer **Bontes** (Groep Bontes/Van Klaveren):
Dat het capaciteit zal kosten bij de inlichtingendiensten, is duidelijk. Het gaat echter wel om mensenlevens. Het gaat wel om onze passagiers, die veilig over bepaalde landen moeten kunnen vliegen. Mag ik de minister-president erop wijzen dat in Oekraïne onze informatiepositie, de informatiepositie van de inlichtingendiensten, volstrekt onvoldoende was ten tijde van de aanslag op de MH17? Het team was ontmanteld en er was geen taakopdracht. Dat soort gaten, die onder andere zijn ontstaan door bezuinigingen, moet juist gevuld worden door het geven van die twee wettelijke taken. Graag een reactie van de minister-president.

Minister **Rutte**:
Die reactie geef ik graag. Het internationale uitgangspunt voor het internationale luchtvaartbeleid is dat iedere verdragsstaat soeverein is over zijn eigen luchtruim en dat luchtvaartmaatschappijen zelf verantwoordelijk zijn voor hun vluchtuitvoering en de keuze van hun vliegroutes. De Nederlandse wetgever sluit ook aan bij die uitgangspunten. Ook de Onderzoeksraad Voor Veiligheid heeft in zijn conclusies die uitgangspunten gevolgd en doet geen aanbeveling om deze verantwoordelijkheden anders te beleggen. Ook de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen zijn hier geen voorstander van. Daarom zoeken wij de verbeteringen in de lijn die de OVV heeft aangegeven en waar mevrouw Dijksma nog over te spreken komt: het versterken van de internationale regels ten aanzien van luchtruimbeheer, het omgaan met de risico's van het overvliegen van conflictgebieden en het verbeteren van de informatie-uitwisseling. De heer Bontes vraagt de regering om de overheid de bevoegdheid te geven om Nederlandse luchtvaartmaatschappijen te verbieden over bepaalde conflictgebieden te vliegen, maar dat zou een kolossale taakuitbreiding van onze veiligheidsdiensten tot gevolg hebben. Volgens onze informatie is dat nu nergens in Europa het geval.

De heer **Van Bommel** (SP):
Ik blijf dit toch een heel lastig punt vinden. We vinden het namelijk vanzelfsprekend dat de Nederlandse overheid, het ministerie van Buitenlandse Zaken, heel concrete informatie geeft over de veiligheid van landen, soms zelfs over de veiligheid van steden. Ik ken gevallen waarin zelfs de veiligheid van bepaalde wijken in bepaalde steden in bepaalde landen wordt beschreven, waarbij wordt gezegd: blijf daar weg na dat tijdstip. Zo concreet is het soms. Ik heb het ministerie daar vaak voor geprezen. Maar als het gaat om de veiligheid in de lucht, kunnen we geen informatie leveren, zelfs niet op hoofdlijnen, waarmee de luchtvaartmaatschappijen een goede afweging zouden kunnen maken. Is er dus niet veel meer sprake van het weglopen voor een verantwoordelijkheid die de Nederlandse regering niet wil nemen omdat dit implicaties heeft voor de taken van diensten en mogelijk ook voor de omvang van diensten? Het is wel informatie die cruciaal is om ervoor te zorgen dat luchtvaartmaatschappijen op een verantwoorde wijze dat besluit kunnen nemen, net zo goed als reizigers op een verantwoorde wijze een besluit kunnen nemen om wel of niet een bepaalde stad te bezoeken.

Minister **Rutte**:
In Europa zijn er bij ons weten geen inlichtingen- en veiligheidsdiensten die deze taken hebben. De OVV en de luchtvaartmaatschappijen pleiten er niet voor. Er is heel veel nodig om dit goed te organiseren. Dit is anders dan een reisadvies van Buitenlandse Zaken. Dit gaat veel, veel, veel verder. Voor een wereldwijde beoordeling heb je veel meer nodig dan alleen de veiligheid van het luchtruim op kruishoogte. Je moet ook denken aan de veiligheid op en nabij de start- en landingslocaties en aan het vliegen boven zee. Ik noemde net al het voorbeeld van wat dit voor de MIVD zou betekenen. We zouden dan een taakuitbreiding geven aan onze diensten die nergens in Europa aan de orde is, die niet voortkomt uit het advies van de OVV en die niet door de luchtvaartmaatschappijen gewenst wordt. Dat lijkt mij niet de goede route.

De heer **Van Bommel** (SP):
Dan moeten we vaststellen dat een situatie zoals die zich heeft voorgedaan, waarin relevante diensten en organisaties hun verantwoordelijkheid wel nemen, maar dat desondanks toch leidt tot collectief falen, zich gewoon opnieuw kan voordoen. Het systeem is dus lek. Er is een veiligheidslek als het gaat om de veiligheid in de luchtvaart. Dat kan dramatische gevolgen hebben. Ik vraag de minister-president om toch nog eens heel goed na te denken over ofwel de mogelijkheid dat de overheid kan zeggen dat er ergens niet gevlogen mag worden, een vliegverbod, ofwel een uitbreiding van de taken van de diensten zodat de maatschappijen zelf die verantwoordelijkheid kunnen nemen. Nu is het systeem lek en blijft het lek.

Minister **Rutte**:
Het lijkt mij veel verstandiger om aan te sluiten bij het advies van de OVV op dit punt. De raad heeft gezegd: bekijk en versterk vervolgens de internationale regels ten aanzien van het luchtruimbeheer en het omgaan met risico's van het overvliegen van conflictgebieden en verbeter de informatie-uitwisseling over risico's van overvliegen van conflictgebieden op diverse niveaus, internationaal, Europees en natuurlijk nationaal. Wij zetten ons er vol voor in om dat te realiseren. Dat is de weg om dit te bereiken. Maar we moeten niet als enige inlichtingen- en veiligheidsdienst in heel Europa deze taak naar ons toehalen en dan denken dat we het daarmee opgelost hebben. Immers, zelfs dan heb je nog altijd niet alle informatie, hoe goed je dat ook zou doen. We moeten dan een soort supergeheime dienst ontwikkelen die alwetend over de hele wereld actief is. Dat zou de enige manier zijn. Ik denk dat het advies van de

Onderzoeksraad Voor Veiligheid een verstandige route aangeeft. Die volgen we ook.

De **voorzitter**:
Mijnheer Omtzigt, u bent net geweest. Hebt u nieuwe feiten?

De heer **Omtzigt** (CDA):
Er zijn heel veel nieuwe feiten. De wettelijke basis was zo slecht gedefinieerd dat de OVV zich genoodzaakt voelde advies te vragen of die taak überhaupt bestond. De onderzoeksraad vroeg advies aan de toezichthouder op de geheime diensten, de CTIVD, waarbij de vraagstelling was of de diensten een wettelijke taak hebben. We wísten het niet eens ten tijde van de MH17. Zo duidelijk is de wet op dit moment. De regering zegt dit niet te willen wijzigen. De minister-president zegt: wij zien niet dat in andere landen de geheime diensten die lijst publiceren. Nee, dat klopt. In Duitsland en Frankrijk doen de ministeries van infrastructuur en van buitenlandse zaken dat. Het klopt dat die lijsten niet compleet zijn. Een luchtvaartmaatschappij wordt daarmee niet ontslagen van de verplichting om ook zelf ernaar te kijken, net zomin als een reiziger die ergens naartoe gaat, kan zeggen: hé, deze plek staat niet op het lijstje met onveilige gebieden van het ministerie van Buitenlandse Zaken, dus ik hoef niet op te letten. Is er niet een tussenweg te vinden waarbij de Nederlandse regering aangeeft, maar niet op een vrijblijvende manier, dat bepaalde gebieden onveilig zijn, zoals Duitsland en Frankrijk dat doen? Frankrijk is hierbij belangrijk vanwege de samenwerking tussen Air France en KLM. Duitsland en Frankrijk publiceren lijsten met onveilige gebieden. Het is heel simpel: geen verzekeringsmaatschappij dekt een vliegtuig dat daar nog overheen vliegt. Die lijsten fungeren dus als een vliegverbod, al zijn ze dat niet.

Minister **Rutte**:
Het antwoord is: ja. Dat heb ik zojuist ook benoemd. Het advies van de Onderzoeksraad Voor Veiligheid is ook om ervoor te zorgen dat de samenwerking bij de informatie-uitwisseling over risico's van het overvliegen van conflictgebieden, op alle niveaus wordt verbeterd en om internationale regels te versterken ten aanzien van het luchtruimbeheer en ten aanzien van het omgaan met risico's van het overvliegen van die conflictgebieden. Wij zetten ons daar vol voor in. Dat is de enige route om tot een zo sluitend mogelijk systeem te komen. De heer Omtzigt zei het zelf namelijk: ook het systeem dat sommige andere landen hebben, is niet sluitend. Uiteindelijk is dit dus de enige manier om naar een zo goed mogelijk functionerend systeem te komen, en niet het optuigen van een superdienst die de indruk wekt wereldwijd conflicthaarden te kunnen analyseren op de veiligheid van overvliegen. Dat is geen goede, begaanbare weg.

De heer **Omtzigt** (CDA):
Waarom slagen Frankrijk en Duitsland daar dan wel in? Zij hebben geen perfect systeem, maar hebben wel naar aanleiding van de MH17 binnen een aantal maanden een systeem opgetuigd waarbij ze zelfs open en transparant op de website van hun eigen overheid zeggen waar je niet naartoe mag vliegen en waarom dat zo is. Waarom slaagt Nederland daar niet in? Waarom slaagt Nederland er zelfs niet in ten minste één onveilig geacht gebied aan de ICAO-website aan te leveren? Dat betekent namelijk dat we wel zeggen dat het internationaal gedeeld moet worden, maar het niet doen. Er zijn genoeg onveilige gebieden; daar zijn we het ondertussen wel over eens hier in de Kamer.

Minister **Rutte**:
Wat deze landen in feite doen — de heer Omtzigt beschrijft dat heel precies — is ook exact wat de OVV schetst als de weg vooruit: als deze informatie bij landen bekend is, deel je die open en transparant. Deze landen maken inderdaad kenbaar wat zij doen aan andere landen en aan luchtvaartmaatschappijen, bijvoorbeeld via de website van ICAO. Op die manier kunnen dus ook andere luchtvaartmaatschappijen die informatie meenemen in hun afweging om wel of niet over het betreffende gebied te vliegen. Dit is dus precies wat de OVV wil en waar het kabinet aan werkt.

De heer **Sjoerdsma** (D66):
De premier trekt volgens mij de door ons voorgestelde oplossing een beetje in het absurde. Hij zegt: u wilt het perfect oplossen en dat leidt tot een giga-inlichtingendienst. Volgens mij is dat helemaal niet zo. Volgens mij zegt de meerderheid van de Kamer dat we de veiligheid zo goed mogelijk willen regelen en dat we de risico's zo goed mogelijk willen afdekken. Daartoe kunnen een aantal dingen gebeuren. De capaciteit van de inlichtingendiensten kan op dit punt omhoog, zodat ze met de burgerluchtvaartbril kunnen kijken naar de risico's. Het overleg, waarvan de premier zegt dat het structureel is en goed loopt, kan veel beter. Na al de woorden van de premier snap ik eigenlijk nog steeds niet waarom de premier niet zegt dat we het inderdaad een stapje beter kunnen maken, zonder het meteen in het absurde te trekken.

Minister **Rutte**:
Dat heb ik ook zojuist gezegd in het interruptiedebat dat ik met de heer Ten Broeke voerde. Het gaat dan om de informatie die diensten beschikbaar hebben, waarvan je borgt dat die gedeeld wordt met alle relevante spelers. De stelling van het kabinet is: sinds de verschrikkelijke ramp met de MH17 loopt het bestaande overleg nu goed, zowel structureel als wanneer er concrete informatie is. Zijdens de Kamer, maar ook vanuit de luchtvaartmaatschappijen, is er behoefte om daar meer borging aan te geven. Het kabinet is bereid om daarin mee te denken. Ik pleit er alleen voor om dat niet juridisch te doen, want als je in de wet opneemt om dat type informatie verplichtend te delen, werkt dat uiteindelijk de effectiviteit van de inlichtingendiensten tegen, omdat zij niet altijd alle informatie zomaar kunnen delen.

De heer **Sjoerdsma** (D66):
Ik wil het niet juridiseren. Het maakt mij niet uit of we dit wettelijk doen, als we het maar doen.

Minister **Rutte**:
Dan komen we eruit.

De heer **Sjoerdsma** (D66):
Ik wil daar nog wel iets over zeggen. De premier zegt de hele tijd dat het overleg volgens hem en volgens het kabinet goed gaat. Ik heb zojuist nog even gebeld met twee deelnemers aan het overleg. De kern van hun reactie is: "geen structuur", "wij horen niets proactief" en "wij horen alleen incidenten, zonder goede informatie". Ook de premier en de staatssecretaris moeten weten dat het overleg niet goed gaat. Zeker na de hoorzitting van eind januari moet er urgentie worden gevoeld om dit proactief op te pakken, maar wij staan nu aan het jasje van de premier te trekken: alstublieft, doe iets!

Minister **Rutte**:
Volgens mij naderen wij elkaar in de zin van: doe het nou niet juridisch en zoek een ander middel. Ik begrijp dat de heer Sjoerdsma daarmee kan leven. De heer Ten Broeke heeft daartoe in zijn eerste termijn een weg geschetst. Als we die met elkaar volgen, heb je volgens mij de oplossing.

De heer **Servaes** (PvdA):
Laten we dan proberen om echt dichter bij elkaar te komen. De premier heeft gelijk met betrekking tot de verdeling van de verantwoordelijkheden, maar het is raar dat hij zegt dat de regering zelf tevreden is over hoe het overleg tot nu toe verloopt. We hebben zojuist een paar citaten gehoord en we hebben daar ook in de hoorzitting over gehoord. Is de minister-president bereid om dat gesprek met de luchtvaartmaatschappijen niet alleen te voeren, maar om daar ook concrete maatregelen aan te verbinden en om die maatregelen vast te leggen, misschien niet in de juridische vorm maar in ieder geval wel in een stevige pseudojuridische vorm? Ik denk namelijk dat we daar allemaal naar op zoek zijn.

Minister **Rutte**:
Zeker. De heer Ten Broeke heeft daarvoor de vorm van een convenant genoemd. Ik denk dat dat een goede vorm zou zijn, zeker.

Dankzij de interrupties van de Kamer heb ik hiermee alle vragen over de rol van de inlichtingen- en veiligheidsdiensten beantwoord. Ik heb nog twee vragen te beantwoorden voordat ik de voorzitter beleefd verzoek om het woord aan de minister van Veiligheid en Justitie te geven. De eerste vraag is wanneer mij bekend was dat de radargegevens van Oekraïne niet beschikbaar waren voor het OVV-onderzoek. Dat is mij bekend geworden bij het uitkomen van het onderzoeksrapport van de OVV. Zowel de OVV als het OM werkt zelfstandig en onafhankelijk, zoals ik ook in mijn inleiding heb geschetst. Wij hebben dus geen rol in beide onderzoeken, tenzij een van de partijen ons daartoe verzoekt.

Tot slot ga ik in op de vraag of het kabinet bereid is om de rijksarchivaris te vragen om een inventarisatie van alle relevante MH17-stukken. Op zich zijn de departementen zelf verantwoordelijk voor het archiveren van hun stukken. De Archiefwet geldt in beginsel eigenlijk voor alles. Niettemin zijn er inderdaad heel veel departementen betrokken bij het onderzoek van MH17. Daarom vind ik de suggestie van de heer Omtzigt op dit punt een verstandige. Algemene Zaken zal daarom in gesprek gaan met de rijksarchivaris om ervoor te zorgen dat gebundelde bewaring van alle MH17-stukken is gezekerd, zodat die ook in de toekomst zo goed mogelijk toegankelijk blijven. Ik doe die toezegging dus graag.

De heer **Omtzigt** (CDA):
Dank voor die laatste toezegging; ik zal in mijn tweede termijn een paar suggesties doen over wat daarbij kan worden meegenomen, maar ik stel het zeer op prijs dat dit op deze wijze gebeurt. Er waren nog twee andere vragen. De vraag was niet alleen wanneer duidelijk was dat Oekraïne de radargegevens niet beschikbaar had gesteld, maar ook wanneer duidelijk was dat Rusland die niet beschikbaar had gesteld. Was dat ook op 13 oktober, net als bij Oekraïne?

Minister **Rutte**:
Het antwoord is ja. Dat gaat om hetzelfde rapport.

De heer **Omtzigt** (CDA):
Oké. Ja, het gaat om hetzelfde rapport, maar ik vraag dat gewoon. De tweede vraag betreft het interviewverslag. Er is een lang interview geweest van de Universiteit Twente met de premier.

Minister **Rutte**:
Daar komt de minister van Veiligheid en Justitie op terug.

De heer **Omtzigt** (CDA):
Ja, maar ik stel de vraag gewoon direct aan de premier.

Minister **Rutte**:
Nee, die discussie hebben wij iedere keer. Wij hebben een rolverdeling. De minister van Veiligheid en Justitie gaat in op het Twenteonderzoek en de openbaarmaking van die stukken.

De heer **Omtzigt** (CDA):
Voorzitter, ik stel de vraag rechtstreeks aan de premier. Hij is de enige van de bewindspersonen die er nu zitten, die er ook was ten tijde van de aanslag op de MH17.

Minister **Rutte**:
En ik verwijs u naar het antwoord van de minister van Veiligheid en Justitie.

De heer **Omtzigt** (CDA):
Ik zou mijn vraag gewoon willen afmaken. Dan kan de premier inderdaad doorverwijzen. Dat vermoed ik allemaal wel. Wij hebben gevraagd: kunnen wij die protocollen van tevoren zien? Wij hebben hier meerdere affaires gehad, affaires waarbij we hebben moeten trekken en duwen in verband met gespreksverslagen. Hier gaat het om een verslag van een gesprek waarin de minister-president geïnterviewd is over zijn rol in de eerste drie maanden, omdat de regering zelf het protocol en de onderzoeksvragen heeft mogen opstellen. Is de premier bereid om zelf gewoon te zeggen dat er inzage wordt gegeven in dat verslag en in de

verslagen van de andere ministers, omdat zij verantwoording willen afleggen over de wijze waarop ze gehandeld hebben? Na anderhalf jaar zou dat toch heel fraai zijn.

Minister **Rutte**:
Ik verwijs naar mijn vorige antwoord.

De **voorzitter**:
Mijnheer Omtzigt, ik stel voor om de minister van Veiligheid en Justitie te laten antwoorden. Als u niet tevreden bent over het antwoord, hebt u de gelegenheid om uw vraag opnieuw te stellen.

De heer **Omtzigt** (CDA):
Vond u dit een antwoord, voorzitter?

De **voorzitter**:
Nee, de minister-president verwijst naar de minister van Veiligheid en Justitie.

De heer **Omtzigt** (CDA):
Maar het gaat om een interview met de minister-president. Daarom stel ik de vraag aan de minister-president. Het gaat niet om een interview met de minister van Veiligheid en Justitie. Deze discussie hebben wij vaker in de Kamer gehad, ook over Teevendeals en allerlei andere dingen waarbij interviewverslagen niet één keer ingezien mogen worden als ze politiek gevoelig zijn. Is de minister-president bereid om, aangezien hij niet aan de Kamer maar aan een onderzoekscommissie wilde uitleggen hoe er de eerste maanden gehandeld is, het verslag daarvan openbaar te maken? Wij hadden immers om die protocollen gevraagd ...

De **voorzitter**:
Helder.

De heer **Omtzigt** (CDA):
... voordat het onderzoek begon.

Minister **Rutte**:
In deze vraag zitten drie of vier ongelooflijke benedendegordelinsinuaties van de heer Omtzigt die ik geheel voor zijn rekening laat. Ik verwijs naar het antwoord dat de minister van Veiligheid en Justitie dadelijk zal geven.

De **voorzitter**:
Goed.

De heer **Bontes** (Groep Bontes/Van Klaveren):
De minister-president zei een tijdje geleden in zijn betoog: wij strijden en streden voor de nabestaanden. Dat is op zich mooi. Hoe duidt de minister-president het feit dat er een Werkgroep Waarheidsvinding is opgericht door de nabestaanden, juist om mee te kijken of het deksel echt van de doofpot af gaat? Hoe beoordeelt de minister-president dat?

Minister **Rutte**:
Ook hier zit weer een insinuatie in de vraag, waar ik echt fel afstand van neem. Ik ben de allereerste natuurlijk naar wie in emotie en directe betrokkenheid alle aandacht gaat. Het zwaarst geraakt zijn de nabestaanden. Dat staat voorop. Ik heb steeds in de media de gedachte gelezen dat dit kabinet vanwege de handelsrelaties met Rusland, de gezellige contacten met Oekraïne of omdat het dingen wil geheimhouden, zaken betreffende MH17 zit toe te dekken of in doofpotten te stoppen. Dat is echter totale nonsens. De reden waarom wij ons niet met de onderzoeken van het OM en de OVV bemoeien, heb ik net uitgelegd. Als wij dat wel zouden doen, zouden wij uiteindelijk de onafhankelijkheid van die onderzoeken beschadigen en daarmee de effectiviteit in de weg zitten. Daarom doen wij het zo. Ik had dolgraag in de afgelopen twee jaar gereageerd op al deze onzininsinuaties die mij ook persoonlijk regardeerden. Ik heb echter maar één doel en dat is de mensen, de nabestaanden, de maximale kans geven op gerechtigheid. Daarom houd ik mij in. Maar ik heb genoeg van deze onzin.

Voorzitter, ik vraag u om het woord te geven aan de minister van Veiligheid en Justitie.

De heer **Bontes** (Groep Bontes/Van Klaveren):
Mag ik nog een vervolgvraag stellen, als dat kan?

De **voorzitter**:
Ik heb de indruk dat wij in herhaling vallen.

De heer **Bontes** (Groep Bontes/Van Klaveren):
Nee, helemaal niet. Ik heb een nieuwe vraag.

De **voorzitter**:
Tot slot, mijnheer Bontes.

De heer **Bontes** (Groep Bontes/Van Klaveren):
De minister-president kan boos worden. Dat zal allemaal wel.

De **voorzitter**:
Ja, tot slot.

De heer **Bontes** (Groep Bontes/Van Klaveren):
Maar ik heb toch, denk ik, een redelijk goede vraag. Waarom is dan bijvoorbeeld zo'n Kievbriefing geheimgehouden? Waarom zijn passages zwartgelakt? Waarom zijn verslagen van interviews niet vrijgegeven?

Minister **Rutte**:
Ach! Hou toch op. Onzin!

De heer **Bontes** (Groep Bontes/Van Klaveren):
De minister-president kan boos worden wat hij wil, maar het feit blijft dat bij de nabestaanden en bij een deel van het Nederlandse volk de indruk bestaat dat dit allemaal gewoon in een soort doofpot gestopt wordt.

Minister **Rutte**:
Je kunt honderd keer hier ... De heer Zijlstra zei een keer heel mooi in een debat: je kunt in schoon water een hand modder gooien en vervolgens zeggen dat het water troebel is. Dat is de heer Bontes hier aan het doen. Ik ga daar verder niet op in.

De **voorzitter**:
Mijnheer Sjoerdsma, gaat ook u op dit punt door?

De heer **Sjoerdsma** (D66):
Nee, niet op dit punt.

De **voorzitter**:
Een nieuw punt? Ik ben benieuwd.

De heer **Sjoerdsma** (D66):
Excuses aan de minister-president. Ik heb nog een laatste vraag. Ik heb toch nog één laatste vraag. De persoonlijke betrokkenheid is er vanaf het begin geweest en laat hij nu weer zien. Daar kunnen we alleen maar respect en waardering voor hebben. Ik heb wel een vraag over hoe die persoonlijke inzet is ingevuld als het gaat om Rusland. Afgelopen zomer heeft Rusland een plan van Nederland, een VN-tribunaal, getorpedeerd. Vanaf het moment van de publicatie van het onderzoek van de OVV hebben we alleen maar mist, propaganda en internet trolls vanuit het Kremlin gezien. Ik zou de premier willen vragen wat hij sindsdien met Poetin heeft gedaan met betrekking tot deze twee onderwerpen.

Minister **Rutte**:
Ik heb rondom de behandeling van de Veiligheidsraadresolutie meerdere keren een zeer lang telefonisch gesprek gehad met de Russische president. Ik heb gepoogd hem te overtuigen van deze route. Het is overduidelijk niet succesvol geweest. Uiteindelijk heeft Rusland tegengestemd, als enige in de Veiligheidsraad, dacht ik. Voor zover mijn informatie nu reikt waren er ook geen andere permanente leden die tegen hebben gestemd. Rusland heeft die resolutie toen gevetood. Mijn contacten met de Russische president zijn dus niet succesvol geweest. Dat betreur ik zeer, omdat ik vond en nog steeds vind dat die route van dat tribunaal, met een VN-onderbouwing, bouwend op de resolutie uit juli 2014, de beste route zou zijn naar berechting. We oriënteren ons nu op twee mogelijke varianten van de vervolging. De minister van Veiligheid en Justitie zal daarop ingaan. Afhankelijk van de wijze waarop het onderzoek van het Joint Investigation Team zich ontwikkelt zullen we uiteindelijk een keuze moeten maken wat het beste is. Daar zal minister Van der Steur zo uitgebreid op ingaan. Maar de geprefereerde route is door Rusland geblokkeerd. Dat betreur ik buitengewoon.

De heer **Sjoerdsma** (D66):
En met de premier doet deze hele Kamer dat, denk ik. Er is nu wel een vervolgvraag. Heeft de premier, nu Rusland dat heeft gedaan, nu Rusland, in ieder geval indirect, informeel, afstand heeft genomen van het onderzoek van de OVV, op een of andere wijze nog geprobeerd garanties te krijgen van Rusland dat het wel degelijk mee zal werken aan opsporing en berechting van de daders, mocht dat spoor uiteindelijk leiden naar mensen met een Russische nationaliteit?

Minister **Rutte**:
Als dat nodig is, doe ik dat. Vanzelfsprekend. Daar is geen twijfel over. De route die wij nu het verstandigste vinden is het contact dat de minister van Buitenlandse Zaken heeft met de minister van Buitenlandse Zaken van Rusland over het rechtshulpverzoek. Dat contact met de heer Lavrov heeft in februari nog plaatsgevonden. Eenzelfde contact heeft overigens ook plaatsgevonden — dat moet ik naar eerlijkheid zeggen — met de Amerikaanse minister van Buitenlandse Zaken, Kerry. Daar zal minister Koenders misschien zo nog iets over zeggen. In algemene zin gaat dat over dat rechtshulpverzoek om alles te doen om mee te werken aan het onderzoek van het Joint Investigation Team. Als het op enig moment in onze gesprekken, in onze taxaties, helpt als ik zelf weer contact zoek met de Russische president, zal ik dat onmiddellijk doen. En wanneer ik hem tegenkom, hebben we het nergens anders over. Dat doen we meestal in het Duits, want dan kunnen we het doen zonder tolken en kun je rechtstreeks met elkaar praten. Misschien mag ik afsluiten met het volgende. Ik heb het al een keer gezegd. In Milaan in 2014 heb ik hem het geval van de Koersk voorgehouden. Nederland was daarbij betrokken. Ik heb hem gezegd: jij weet als geen ander wat het betekent voor een land als mensen omgekomen zijn bij zo'n verschrikkelijke ramp met die onderzeeër. Nederland heeft toen geholpen met de berging. Dat was een heilige plicht voor jullie als Russen, en terecht. Wij hebben daarbij geholpen. Dit is precies hetzelfde. Daarom reken ik op exact dezelfde bijdrage nu, bij het vervolgen en berechten van de daders van deze verschrikkelijke ramp.

De **voorzitter**:
Dan geef ik nu het woord aan de minister van Veiligheid en Justitie.

☐

Minister **Van der Steur**:
Voorzitter. Ik dank de leden voor de inbreng in de eerste termijn. Laat ik allereerst aansluiten bij de waardering die de minister-president heeft uitgesproken voor al die mensen die zich sinds juli 2014, maar tot op de dag van vandaag, hebben ingezet om alles wat er in de afgelopen tijd gebeurd is mogelijk te maken en nog steeds elke dag mogelijk maken. De laatste tijd is dat natuurlijk vooral gericht op de zorg voor de nabestaanden.

De minister-president schetste al dat er drie prioriteiten waren op basis waarvan de regering haar beleid heeft geformuleerd. De eerste is de repatriëring van de slachtoffers en hun bezittingen en de identificatie daarvan. De tweede is het onderzoek naar de toedracht, vormgegeven door de Onderzoeksraad Voor Veiligheid. De derde is het strafrechtelijk onderzoek en waar mogelijk ook de vervolging. Die drie elementen zal ik even nalopen.

Laat ik allereerst nogmaals de wijze waarop Nederland destijds is omgegaan met de aankomst van de stoffelijke resten van de slachtoffers in herinnering brengen; ik hoorde

een aantal Kamerleden hun waardering daarvoor uitspreken. Daarop vond identificatie van de stoffelijke resten plaats. Dat was een zeer ingewikkelde klus, maar het is goed om nog even aan de Kamer te melden dat het NFI, het Nederlands Forensisch Instituut, eind 2015 de laatste stoffelijke resten heeft geïdentificeerd die in oktober 2015 terug waren gekomen in Nederland, net als resten waarvan identificatie tot op dat moment nog niet gelukt was. Het betrof in veel gevallen kleine stoffelijke resten, en helaas, zoals we weten, geen stoffelijke resten van de twee nog niet geïdentificeerde slachtoffers. Ik wil hier nogmaals mijn waardering uitspreken voor het LTFO en het NFI, voor het zware werk dat zij onder uiterst moeilijke omstandigheden hebben verricht.

U weet dat van een aantal stoffelijke resten — niet alleen van de twee nog niet geïdentificeerde slachtoffers maar ook van andere stoffelijke resten — nog geen DNA-profiel is vastgesteld. Hierover heeft het LTFO met het NFI afgesproken dat het in de toekomst zal proberen om alsnog een profiel te verkrijgen door middel van nieuwe technieken. De minister-president zei het al: dat is een onderdeel van de poging om er op basis van de nog niet geïdentificeerde stoffelijke resten alsnog in te slagen de twee niet geïdentificeerde slachtoffers mogelijkerwijs toch nog te identificeren. Maar ik zeg de minister-president na dat de kans daarop uiterst gering is, hoe vervelend dat ook is.

Daarnaast denk ik dat het goed is als ik in dit debat nog eens waardering uitspreek voor de inspanningen van de lokale bevolking en de lokale organisaties, die zich destijds rond de ramp en tot en met de dag van vandaag naar beste kunnen inzetten. Zij hebben in het verleden de slachtoffers en hun bezittingen gerepatrieerd en de wrakstukken voor het OVV-onderzoek veiliggesteld. Er zijn nog steeds afspraken met de mensen ter plaatse. De bestaande en opgebouwde infrastructuur in het rampgebied blijft dan ook in stand. Er zijn afspraken gemaakt met lokale instanties zodat als er, bijvoorbeeld nu door het intreden van het voorjaar, eventueel nieuwe stoffelijke resten of bezittingen worden aangetroffen, deze zo snel mogelijk naar Nederland kunnen komen.

Dan het onderzoek van de Onderzoeksraad Voor Veiligheid. We hebben een maand geleden al een zeer uitgebreid debat gehad over de vraag hoe het precies zat met de radargegevens. De vragen daarover zijn voor een groot deel herhaald in dit debat. Ik denk dat het goed is als we dat debat niet al te veel opnieuw voeren, omdat we inmiddels de standpunten en de gang van zaken over en weer kennen. Ik sluit me aan bij de waardering die de minister-president heeft uitgesproken voor het OVV-onderzoek. Ik vind het ook heel belangrijk dat een aantal leden van de Kamer vandaag weer hun waardering voor dat onderzoek hebben uitgesproken. Vragen stellen mag natuurlijk. Dat is ook gebeurd. De onderzoeksraad heeft daar vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid antwoord op gegeven. Maar daardoor moet niet de indruk worden gewekt dat het Nederlands parlement, de Nederlandse regering of wie dan ook twijfelt aan de kwaliteit van het onderzoek. Internationaal is er veel waardering uitgesproken voor dit onderzoek. Internationale experts, ook degenen die betrokken waren bij het onderzoek, hebben de inhoud ervan unaniem onderschreven. Vanzelfsprekend is de Nederlandse regering terughoudend geweest en heeft zij het volstrekt onafhankelijke en internationale onderzoek slechts desgevraagd gefaciliteerd. Dat betekent dus ook dat de Nederlandse regering geen verantwoording aflegt over de wijze waarop de OVV het onderzoek heeft ingericht, omdat de onderzoeksraad daar een volledig zelfstandige positie in heeft.

Dat is natuurlijk anders ten aanzien van het strafrechtelijk onderzoek. Ook het Nederlands Openbaar Ministerie doet zelfstandig onderzoek ten behoeve van de derde prioriteit: het opsporen en waar mogelijk vervolgen van eventuele daders. We doen dat in goed overleg samen met andere landen in het zogenaamde Joint Investigation Team. Ook het Openbaar Ministerie verricht volledig onafhankelijk onderzoek. De Nederlandse regering helpt het Openbaar Ministerie waar dat nodig is, op uitdrukkelijk verzoek van het Openbaar Ministerie. Zolang het onderzoek van het Openbaar Ministerie niet is afgerond, is van de zijde van het kabinet terughoudendheid gepast. Daar hoort bij dat ik, hoe graag ik dat misschien ook zou willen, geen mededelingen kan doen over de inhoud van het onderzoek. Zoals ik bij het debat over de radarbeelden heb gezegd, realiseer ik mij heel goed dat dit heel veel geduld vraagt van mensen, met name van de nabestaanden. Dat geduld moet opgebracht worden, hoe moeilijk dat ook is, omdat daarmee de kans dat wij in de toekomst tot een succesvolle vervolging kunnen komen, zo groot mogelijk is. Het kabinet beseft echter terdege dat er op dit punt veel van de nabestaanden wordt gevraagd. Die terughoudendheid is niet eenvoudig, ook niet voor de regering. Het belang van het eindresultaat rechtvaardigt echter die terughoudendheid. Nederland bestudeert, samen met de landen van het Joint Investigation Team, de verschillende mogelijkheden van berechting en vervolging.

Zoals de minister-president al zei en zoals ook al in de brief aan de Kamer omstandig is aangegeven, zijn er op dit punt twee voorname sporen: ten eerste nationale vervolging door één van de betrokken landen — dat kunnen er meer zijn — en ook berechting in één van die landen, en ten tweede vervolging en berechting door een internationaal tribunaal in enige vorm. Dat besluit kan pas op een verstandige manier genomen worden op het moment dat de resultaten van het strafrechtelijk onderzoek duidelijk zijn. Die resultaten zijn in belangrijke mate bepalend voor de vormgeving van de vervolging en berechting. Uitgangspunt is dan ook dat zodra de stand van het onderzoek een beslissing over het te volgen spoor mogelijk maakt, het kabinet daar een beslissing over zal nemen, waarbij het uiteraard aandacht zal geven aan de positie van de nabestaanden, zoals ook het geval was bij het VN-tribunaal.

De heer **Sjoerdsma** (D66):
Ik zit met een schijnbare tegenstrijdigheid. Misschien kan de minister die tegenstrijdigheid oplossen. De vorige zomer had het kabinet wel een vervolgstrategie; dat was het VN-tribunaal. Toen was het strafrechtelijk onderzoek nog niet afgerond. Nu is het strafrechtelijk onderzoek nog steeds niet afgrond, maar nu zegt het kabinet dat wij met het kiezen van een strategie moeten wachten tot het onderzoek is afgerond. Hoe moet ik dit met elkaar rijmen?

Minister **Van der Steur**:
Ook toen is duidelijk gemaakt dat een internationaal tribunaal onder VN-vlag een aantal grote voordelen, maar ook een aantal grote nadelen heeft. Een van de nadelen is de enorm lange periode die nodig is om een dergelijk tribunaal op te zetten. Om die reden vond het kabinet, in goed

onderling overleg, dat daarmee niet moest worden gewacht, om het meest optimale resultaat te kunnen bereiken. Vervolgens is dat niet doorgegaan, om de redenen die de minister-president zojuist geschetst heeft. Wij moesten toen kiezen voor de next-best-optie. Die next-best-optie moet bepaald worden door de resultaten van het strafrechtelijk onderzoek. Als je weet wat je kunt bereiken op het vlak van vervolging en berechting, kun je ook beoordelen hoe je dat het beste kunt bereiken.

De heer **Sjoerdsma** (D66):
Dan moet de minister toch uitleggen wat precies het verschil is tussen het VN-tribunaal en het gemengde tribunaal, een soort Lockerbie-tribunaal — laat ik het zo maar noemen — dat nu als een B-optie op tafel ligt. Waarom hoefde in het ene geval niet te worden gewacht op de uitkomst van een strafrechtelijk onderzoek en wordt in het andere geval gezegd dat een en ander eerst gewogen zal moeten worden? Ook een tribunaal à la Lockerbie kost veel tijd. Ik heb mij laten vertellen dat de papieren voor een VN-tribunaal in principe al klaar lagen — dat vind ik een grote prestatie — maar dan zou je kunnen zeggen dat ook de papieren voor een Lockerbie-achtig tribunaal al klaar liggen.

Minister **Van der Steur**:
Op het moment dat het VN-tribunaal geen doorgang kon vinden, was de vraag wat dan de beste oplossing was. Toen lagen er twee opties voor: ofwel een internationaal tribunaal in enige vorm, dat niet, of vooralsnog niet, kan plaatsvinden onder VN-vlag, ofwel berechting en vervolging door één van de specifiek betrokken landen, in enige vorm. Die keuze kunnen wij in de huidige omstandigheden pas maken op het moment waarop wij weten wat een bepaalde stand van het strafrechtelijk onderzoek is. Dat hoeft niet noodzakelijkerwijs aan het eind van onderzoek te zijn.

Dan kom ik bij de crisisevaluatie. Op dit punt wil ik mij graag aansluiten bij de woorden van de minister-president en mijn dank en waardering uitspreken voor allen die zich na 17 juli 2014 tot het uiterste hebben ingespannen om de crisis het hoofd te bieden.

De heer **Omtzigt** (CDA):
De minister van Veiligheid en Justitie refereert terecht aan het feit dat wij hier over radarbeelden gesproken hebben, maar toen wij daar vorige keer over spraken, was niet bekend dat de VS niet eens om radarbeelden gevraagd is. Moet ik straks bij de minister van Buitenlandse Zaken zijn om te horen of er formeel of informeel contact is opgenomen met de VS, met Rusland of met Oekraïne, na 13 oktober, toen de regering het zeker wist, om te vragen — omdat zij in de VN-Veiligheidsraad beloofd hadden om alles te geven wat gevraagd zou worden — om die radarbeelden te verstrekken? Is dat gevraagd? Zo nee, waarom is dat niet gebeurd?

Minister **Van der Steur**:
Dat is een herhaling van het debat dat we eerder hebben gevoerd en ook een herhaling van de vragen die de heer Omtzigt schriftelijk aan de regering heeft gesteld en waarop ook antwoord is gegeven. Het antwoord is tweeledig. Gegeven de beantwoording van de vragen die de Kamer heeft gesteld — ik kan hier natuurlijk alleen maar citeren en heb daar verder geen eigenstandige wetenschap van — heeft de Onderzoeksraad Voor Veiligheid zelf niet om die gegevens gevraagd. Wat ik wel weet — dat staat ook in de beantwoording die de heer Omtzigt heel goed kent — is dat de Onderzoeksraad Voor Veiligheid net als het Openbaar Ministerie inzage heeft gehad in de gegevens die door de Amerikanen zijn verstrekt via de Militaire Inlichtingen- en Veiligheidsdienst. Ten aanzien van het Openbaar Ministerie geldt dat er via de MIVD overleg wordt gevoerd met de Amerikaanse autoriteiten over in hoeverre die informatie ook door middel van ambtsberichten ten behoeve van het strafrechtelijk onderzoek ter beschikking kan komen. Dus zowel de OVV als het Openbaar Ministerie heeft inzage gehad in die gegevens die door de Amerikanen zijn verstrekt.

De heer **Omtzigt** (CDA):
De Amerikanen is niet eens gevraagd om radargegevens terwijl de minister van Buitenlandse Zaken van Amerika letterlijk heeft gezegd dat ze het vliegtuig van de radar hebben zien verdwijnen. Dan lijkt het buitengewoon interessant om te weten waarom er niet gevraagd is waarom de Russen het vernietigd hebben en waarom de Oekraïners eerst gezegd hebben dat de radars allemaal uitstonden vanwege onderhoud en dat nadat een expert in de Kamer zei dat hij zo'n onderhoudsschema nog nooit gezien heeft, ze gezegd hebben dat er twee kapot waren geschoten. Heeft dat bij de regering niet geleid tot het idee dat niet iedereen optimaal aan het meewerken was? Of denkt de regering dat deze drie landen al hun beloften in de VN-Veiligheidsraad middels resolutie 2166, meewerken aan alle onderzoeken en alle informatie beschikbaar stellen, zijn nagekomen op het gebied van radargegevens?

Minister **Van der Steur**:
Ik geef daar hetzelfde antwoord op als ik in het vorige debat heb gegeven en dat ook op de schriftelijke vragen is gegeven. De Onderzoeksraad Voor Veiligheid heeft inzage gehad in die gegevens van de Amerikanen. We kennen via de Onderzoeksraad Voor Veiligheid de mededelingen van de zijde van de regeringen van Oekraïne en de Russische Federatie. Er loopt een stafrechtelijk onderzoek van het Openbaar Ministerie. Ook het Openbaar Ministerie heeft inzage in de door de Amerikanen via de MIVD ter beschikking gestelde gegevens. Voor het overige hebben we in het vorige debat al met elkaar afgesproken, bevestigd en herbevestigd door zowel de minister van Buitenlandse Zaken als ikzelf en inmiddels ook door de minister-president, dat als het Openbaar Minister het nodig vindt dat er stappen vanuit de regering worden ondernomen om verdere rechtshulpverzoeken in algemene zin — wat al gebeurt — of concreet te ondersteunen, wij dat zullen doen. Dat geldt ook ten aanzien van het eventueel declassificeren van de door de Amerikaanse overheid via de MIVD geleverde informatie.

De heer **Omtzigt** (CDA):
Dat was een lang antwoord maar niet op de vraag. De vraag ging niet over de satellietbeelden maar over de radargegevens. De OVV heeft aangegeven: wij hadden graag de primaire radargegevens gehad. Uit de schriftelijke beantwoording blijkt ook dat de OVV dan geen andere conclusie maar

waarschijnlijk wel een preciezere conclusie had kunnen trekken over waar die raket gelanceerd was. Uit de antwoorden van de regering blijkt dat het in de afgelopen tien jaar nog nooit is voorgekomen bij een luchtvaartongeluk in Europa dat onderzoekers die primaire radargegevens niet hadden. De Russen, de Amerikanen en de Oekraïners deden er alles aan om te weten wat er aan de hand was daar. Hebben deze drie landen voldoende meegewerkt in het beschikbaar stellen van de radargegevens voor dit onderzoek en is daarbij nog nadere actie van de regering ondernomen richting die landen?

Minister **Van der Steur**:
Omdat de vraag dezelfde is, blijft het antwoord ook hetzelfde, namelijk dat het Openbaar Ministerie nu aan zet is. Als het Openbaar Ministerie vindt dat vanuit het belang van het strafrechtelijk onderzoek ...

De heer **Omtzigt** (CDA):
Dat is niet de vraag.

Minister **Van der Steur**:
Dat is wel de vraag. De vraag is nu aan de orde wat de regering kan doen om het Openbaar Miniserie te ondersteunen bij het succesvol opsporen en vervolgen van eventuele daders. Het antwoord, zoals ik dat de vorige keer al meerdere malen in de richting van de heer Omtzigt heb gegeven, is dat als het Openbaar Ministerie om assistentie op dat punt verzoekt, de Nederlandse regering die zal verlenen.

De heer **Omtzigt** (CDA):
Punt van orde. De vraag ging over de OVV en niet over het Openbaar Ministerie. Tot drie keer toe wordt over het andere onderzoek gepraat, waarover de minister terecht aangeeft dat hij daar niets over kan zeggen. Dat klopt. Met dat onderzoek van het Openbaar Ministerie hebben we allemaal geduld. Het gaat hier nu echter om het OVV-onderzoek. Nu lijkt het erop dat gezegd wordt: zolang ze aan het onderzoeken waren mochten we het niet weten, toen we het wisten was het onderzoek gesloten en nu gaan we verder met het andere onderzoek. Mijn vraag is de volgende. Is het nou juist dat deze drie landen die primaire radargegevens niet verschaft hebben aan de OVV en ze daarmee de internationale verplichtingen die ze zijn aangegaan op basis van Veiligheidsraadresolutie 2166, volledig samenwerken met de onderzoeken en alle materialen die gevraagd zijn ter beschikking stellen, niet zijn nagekomen?

De **voorzitter**:
Dat is weer precies de vraag die u net al hebt gesteld, mijnheer Omtzigt.

Minister **Van der Steur**:
De heer Omtzigt zegt wel dat het een vraag is die ziet op het onderzoek van de OVV, maar hij vraagt niet naar de onderzoeksraad, hij vraagt naar een oordeel van de regering over de vraag of landen wel of niet hun verplichtingen zijn nagekomen. De onderzoeksraad heeft over dit aspect antwoorden aan de Kamer gestuurd. Naar die antwoorden verwijs ik en ik denk dat die helder zijn, ook voor de heer Omtzigt. De onderzoeksraad heeft daar helder antwoord op gegeven en dat is niet meer aan mij. Het rapport van de onderzoeksraad ligt er, dat hebben we de vorige keer ook met de Kamer gedeeld. Dat weet iedereen. Wat nu relevant is, is de vraag hoe wij ervoor zorgen dat het Openbaar Ministerie de informatie krijgt die het nodig heeft. Mijn antwoord is: zodra het Openbaar Ministerie daarom vraagt, zullen wij daar actie op ondernemen. Dat is wat mij betreft de relevante vraag in het kader van de opsporing en hopelijk vervolging van eventuele daders.

De heer **Grashoff** (GroenLinks):
Nu de minister zijn blokje rondom het strafrechtproces aan het afsluiten was of afgesloten had ...

Minister **Van der Steur**:
Ik kom nog terug op de individuele vragen, ook op dit blokje.

De heer **Grashoff** (GroenLinks):
Ik stel de vraag en als de minister daar vanzelf nog op terugkomt, dan is dat zo. Ik ben toch heel benieuwd of de minister nog in wil gaan op de mogelijkheid of onmogelijkheid van enige betrokkenheid van de Russische Federatie bij het strafrechtsproces. Als de minister zegt: daar kom ik nog op, dan wacht ik dat rustig af.

Minister **Van der Steur**:
Daar kom ik nog op, althans daar zou ik nog op komen, maar ik beantwoord de vraag nu wel. Die vraag is ook al schriftelijk beantwoord, want ze was in zekere zin ook al eerder gesteld. In het kader van de afspraken die wij zullen gaan maken in de toekomst, wordt door de Nederlandse regering in ieder geval geen enkele optie uitgesloten, ook niet een eventuele betrokkenheid van de Russische Federatie. De heer Grashoff weet echter ook hoe de Russische Federatie samenwerkt. Dat hebben meerdere leden al geparafraseerd. Overigens moet ik opmerken dat er door het Openbaar Ministerie rechtshulpverzoeken zijn gedaan en dat daar antwoord op is gekomen. Aan de ene kant vindt er samenwerking plaats, maar aan de andere kant wordt niet uitgesloten dat de Russische Federatie daar een rol in zou kunnen vervullen.

De heer **Grashoff** (GroenLinks):
Ik ben een van de mensen die in de eigen bijdrage vrij heldere kwalificaties gaven van de medewerking van Rusland tot nu toe. Des te interessanter is de vraag of de regering nu nog voornemens is om de medewerking van de Russische Federatie te blijven claimen en of zij daarover bepaalde ideeën heeft.

Minister **Van der Steur**:
Daarvoor geldt hetzelfde antwoord als ik net aan de heer Omtzigt gaf. Het gaat nu echt alleen nog over de vraag hoe het zit met het strafrechtelijk onderzoek. Als het Openbaar Ministerie aan ons vraagt om daarin assistentie te verlenen, dan zullen wij dat doen.

De heer **Servaes** (PvdA):
Met excuses, maar ik ga toch even terug naar de fase waarin de OVV op zoek was naar informatie. Wij hebben daar in het vorige debat over gesproken. Ik zei in mijn eerste inbreng dat het mij gaat om de conclusies van de OVV. Die zijn duidelijk: ze hadden voldoende informatie om conclusies te trekken, te staven en eraan vast te houden, en toch is het voor ons als Kamer belangrijk dat wij nu, achteraf, ook een oordeel kunnen vellen over wat de Nederlandse overheid in die periode heeft gedaan. De minister heeft in het vorige debat gezegd: ik wist niet eerder dan toen het rapport van de OVV verscheen dat zij niet over alle radargegevens van de Oekraïners beschikten. Wij hebben de gelegenheid gehad — excuus voor de lange inleiding, voorzitter — om de OVV daar nog een keer naar te vragen. Hoe is dat nu precies gegaan toen die speciale gezant van de OVV naar Kiev trok, eind maart, begin april vorig jaar?

De **voorzitter**:
Dat is een heel lange inleiding.

De heer **Servaes** (PvdA):
Ja, dat weet ik, maar het gaat er toch even specifiek om. Ik vind het belangrijk dat we dit duidelijk hebben. Eind maart, begin april 2015 ging een delegatie van de OVV naar Kiev om daarover met de Oekraïners te spreken. Wij hebben de OVV gevraagd: bent u begeleid in die periode door de Nederlandse overheid, bent u gedebriefd op de ambassade, hebt u de overheid op een andere manier geïnformeerd en zijn er nog pogingen gedaan? Wij hebben eigenlijk geen antwoord van de OVV gekregen op die vragen. Ik zou toch graag van de minister horen of er in de periode van het bezoek aan Kiev, of tussen het bezoek aan Kiev en het eindrapport, op wat voor manier dan ook overleg is geweest met de Nederlandse overheid.

Minister **Van der Steur**:
Het is eigenlijk een vraag aan de onderzoeksraad. Ik zal hierop in tweede termijn terugkomen, omdat ik op deze vraag geen antwoord wil geven waarvan later zou kunnen blijken dat het niet helemaal juist is.

De heer **Servaes** (PvdA):
Het gaat om de vragen 5 tot en met 8 op pagina 12 van de antwoorden op de vragen aan de OVV.

Minister **Van der Steur**:
Dat helpt. Ik zie hier het antwoord van de OVV. Ik kom hier in tweede termijn op terug en dank de heer Servaes voor de handreiking.

De heer **Bontes** (Groep Bontes/Van Klaveren):
Ik ga even terug naar de vragen over het rapport van de onderzoeksraad die zijn blijven hangen. De vraag over de cruciale radarbeelden is onvoldoende beantwoord, maar er zijn nog twee dingen. De luchtverkeersleiders die de MH17 hebben begeleid, zowel in Oekraïne als in Rusland, zijn niet gehoord. Gaat dit alsnog gebeuren? Gaat de onderzoeksraad dat doen? Ik begrijp uit de stukken dat dit niet het geval is, maar misschien verandert het als ik het aan de minister vraag. Of gaat het OM dat doen? Er zit in het rapport ook een verschil tussen wat er is gebeurd met de radars in Oekraïne. Zijn ze kapotgeschoten of waren ze in onderhoud? Er zijn twee verschillende verklaringen.

Minister **Van der Steur**:
Het is volgens mij ook de heer Bontes helder dat de onderzoeksraad een eindrapport heeft afgegeven en verder geen activiteiten onderneemt. Dit is hetzelfde rapport waarvan ik in een eerdere instantie had vastgesteld — ik heb dat tevens gedaan in het hieraan voorafgaande debat specifiek over de radar- en satellietgegevens — dat internationaal vaststaat dat dit een uitstekend rapport is, dat heel duidelijk heeft gemaakt wat de toedracht is geweest van de afschuwelijke ramp waarover wij het vandaag hebben. De tweede vraag is of het OM met de luchtverkeersleiders gaat praten. Ik kan daarover geen mededelingen doen. Het is aan het Openbaar Ministerie om te beslissen met wie het welke gesprekken voert. Uiteraard worden daarover geen mededelingen gedaan. Het is een lopend strafrechtelijk onderzoek en op die vraag kan ik geen antwoord geven. Waarover gaat de derde vraag die de heer Bontes stelde?

De heer **Bontes** (Groep Bontes/Van Klaveren):
Het rapport zegt dat de systemen in onderhoud waren.

Minister **Van der Steur**:
Dit is een vraag die ook is gesteld in eerste termijn.

De **voorzitter**:
Ik stel voor dat u dan eerst de vragen uit de eerste termijn beantwoordt, want anders worden vragen herhaald.

Minister **Van der Steur**:
Ik kom daarop terug. Die vraag is genoteerd.

Ik was gebleven bij de evaluatie van de crisisorganisatie door het WODC in samenwerking met de onderzoekers van de Universiteit Twente. Op dit punt sluit ik me aan bij de woorden van de minister-president. Ik wil niet alleen mijn dank en waardering uitspreken aan alle mensen die zich tot het uiterste hebben ingezet na 17 juli 2014, maar wil tevens vaststellen dat wij als regering en als crisisorganisatie van de ramp lessen hebben geleerd. Wij zijn met die lessen uiteraard aan de slag gegaan. De minister-president zei het al: heel veel is goed gegaan, maar niet alles is goed gegaan. Wat zijn de lessen? Ik heb hierover namens alle collega's een uitgebreide brief aan de Kamer gezonden. Het is duidelijk dat de nationale crisisbeheersingsorganisatie flexibeler moet en kan. Wij streven ernaar om een maximaal flexibele crisisorganisatie op te richten, die in alle situaties bestuurlijk en operationeel slagvaardig kan handelen. Dat proces wordt op dit moment in nauw overleg met de ministeries en andere betrokken partners uitgewerkt in een aangepast Nationaal Handboek Crisisbesluitvorming. Dit zal medio dit jaar gereed moeten zijn. Daarnaast moet de samenwerking bij een vliegtuigongeval verder worden verbeterd. Iedereen, zowel landelijk, regionaal, lokaal als interdepartementaal, moet precies weten wat zijn rol is. Daarover mag in de toekomst geen onduidelijkheid meer bestaan. Dat is ook een voortvloeisel uit het onderzoek van

het WODC, waaruit de conclusie is getrokken dat in de eerste 48 uur op een aantal terreinen onduidelijkheid bestond over de rollen. Er komt één Nationaal Crisisplan Vliegtuigongevallen. Dit plan wordt met alle relevante betrokken partijen uitgewerkt en zal, zoals toegezegd aan de Kamer, medio 2016 gereed zijn. De Kamer ontvangt hiervan uiteraard een afschrift.

Een heel belangrijk punt is dat nabestaanden sneller zekerheid moeten krijgen over het lot van hun dierbaren. Dat gebeurt op basis van de passagierslijsten. Er wordt een verificatieteam ingesteld dat snel en gestructureerd informatie over de passagierslijst van vluchten van of naar Nederland moet verzamelen en verifiëren. Bij vliegtuigongevallen in het buitenland opereert dit team onder voorzitterschap van het ministerie van Buitenlandse Zaken en altijd onder coördinatie van de Ministeriële Commissie Crisisbeheersing, de Interdepartementale Commissie Crisisbeheersing en de NCTV. Bij de uitwerking van het nationaal crisisplan zal het kabinet bezien of het mogelijk is, al vroegtijdig informatie aan nabestaanden te verstrekken voordat zekerheid bestaat over de juistheid van de complete passagierslijst. Een van de kritiekpunten was: we hebben te lang gewacht op informatie of onze dierbaren aan boord waren. De regering neemt dat probleem zeer serieus. Bij de oplossing wordt ook de vraag betrokken binnen welke termijn het haalbaar is om nabestaanden officieel te berichten over de aanwezigheid van hun naaste in een vliegtuig. Tot zover de crisisbeheersingsorganisatie. De Kamer wordt daar de komende maanden nauwgezet van op de hoogte gehouden.

De heer Sjoerdsma heeft gevraagd naar de medewerking van Rusland. Ik heb er net al het een en ander over gezegd. Er zijn verschillende rechtshulpverzoeken gedaan, ook aan Rusland. Rusland is verzocht om alle beschikbare gegevens aan het Openbaar Ministerie te verstrekken. Het Openbaar Ministerie is op dit moment bezig om dat na te gaan en zal het gesprek met de Russische Federatie voortzetten. Op het moment dat het Openbaar Ministerie het wenselijk acht dat de Nederlandse regering actie onderneemt, zal de regering dat doen. Over de strategie van de vervolging heb ik al het een en ander gezegd.

De minister-president heeft al uitgebreid gesproken over de vraag of er nog een bijzondere rol zou moeten zijn voor de inlichtingendiensten. De heer Sjoerdsma heeft gevraagd om te bekijken of er niet een bijzondere afdeling zou moeten zijn, naar het voorbeeld van de Amerikanen en de Engelsen, waar een unit burgerluchtvaart alle vliegroutes in de wereld, zeg ik maar even gemakshalve, zou moeten beoordelen op veiligheid. Het kabinet is van mening dat het huidige Nederlandse stelsel op zich passend is met de verbeteringen die al door de minister-president zijn aangegeven. Informatie wordt gedeeld en overleg met luchtvaartmaatschappijen wordt structureel gevoerd. Een dergelijke unit zou een enorme wijziging van het systeem van onze wet- en regelgeving betekenen en een enorme aanpassing vergen van de capaciteit van een heel groot aantal organisaties, zonder dat duidelijk is wat de effectiviteit van zo'n werkwijze is. Daarom heeft de Nederlandse regering de voorkeur gegeven aan de aanbeveling van de onderzoeksraad om dat in internationaal en Europees verband met elkaar op te lossen. Over het overleg is al gesproken. Dat geldt ook voor de andere aspecten die daarbij komen kijken.

De heer Omtzigt vroeg naar de Joint Investigation Team-overeenkomst. Zoals de heer Omtzigt heeft kunnen zien in de brief van het Openbaar Ministerie aan de nabestaanden die ook aan de Kamer is gezonden, is de Joint Investigation Team-overeenkomst verlengd tot 7 oktober 2016. Die zal uiteraard verder worden verlengd als dat noodzakelijk is. Net als de vorige keer zal de Joint Investigation Team-overeenkomst niet worden geopenbaard en dus ook niet aan de Kamer worden voorgelegd.

De heer Omtzigt heeft aan de minister-president gevraagd of de interviews met de bewindspersonen vertrouwelijk kunnen worden gedeeld met de Kamer. De heer Omtzigt heeft die vraag ook al schriftelijk gesteld. Wij hebben daarop een vrij lang antwoord gegeven. Ik heb het hele antwoord hier, maar het lijkt mij niet goed dat ik dat helemaal herhaal. De essentie is dat, zoals ik heb aangegeven op 22 februari van dit jaar, de informatie eigendom is van het onderzoeksteam van de Universiteit Twente en het WODC. Het WODC is een onafhankelijk wetenschappelijk instituut. Voor alle interviews die zijn afgenomen is een specifiek informatieprotocol gevolgd — de heer Omtzigt kent dat, want ik heb dat aan de Kamer gezonden — in de vorm van werkafspraken. Daarin is afgesproken dat die interviews vertrouwelijk zijn.

De heer Omtzigt heeft gevraagd naar de aanwezigheidsregistratie van de ICCb en de MCCb. Ook die vraag heeft de heer Omtzigt schriftelijk gesteld. Ik zal het antwoord kort parafraseren. Ja, er is een aanwezigheidsregistratie bijgehouden, maar van de eerste week na 17 juli 2014 ontbraken de aanwezigheidslijsten. Sindsdien is er meer aandacht voor aanwezigheidsregistratie.

De heer **Omtzigt** (CDA):
Ik heb hierover twee vragen. Mag ik uit het laatste antwoord opmaken dat er wel volledige aanwezigheidsregistratie heeft plaatsgevonden bij zowel de MCCb als de ICCb na de eerste week? Het rapport van de Universiteit Twente doet namelijk vermoeden dat dat niet zo is. Ik hoor dus nog graag een helder antwoord op die vraag, wellicht in de tweede termijn.

Minister **Van der Steur**:
Ja, dat antwoord zal ik dan in de tweede termijn geven.

De heer **Omtzigt** (CDA):
Ik hoor dus graag precies of die aanwezigheidsregistratie heeft plaatsgevonden. Als wij namelijk niet weten wie de besluiten nemen, is het ook lastig om achteraf te controleren wat er precies is gebeurd.

Die interviewverslagen zijn nu opgesteld met een protocol. We hebben gevraagd om dat protocol voor aanvang van het onderzoek te zien. Dat is niet gelukt. Daarom vroeg ik aan de ministers — mijn vraag was daarom gericht aan de minister-president — om eenzijdig af te zien van het feit dat dit geheimgehouden moet worden. Als de ministers zeggen dat dit zo nodig kan worden ingezien, dan zou ik het heel fijn vinden als dat gepolst wordt bij de bewindspersonen en ex-bewindspersonen die dit aangaat. Ik begrijp dat die inzage vertrouwelijk zal zijn, maar dit geeft ons de mogelijkheid om politieke controle uit te oefenen. Uit de

antwoorden werd namelijk duidelijk dat zelfs bij een parlementaire enquête de Kamer niet bij die verslagen zou kunnen komen. Ik zou het op prijs stellen als het kabinet aan zou geven onder welke condities we wél kunnen controleren en onze controlerende taak kunnen uitoefenen over die cruciale eerste drie maanden.

Minister **Van der Steur**:
Ik begrijp de vraag. Die is in meerdere vormen recentelijk al aan de orde geweest in de Kamer. Toen hebben we eigenlijk in grote lijnen dezelfde antwoorden gegeven. De minister-president heeft in één specifiek geval gezegd: ik heb er geen bezwaar tegen dat mijn verslag specifiek hierover openbaar wordt gemaakt. Hij heeft er toen echter ook heel duidelijk bij gezegd dat dit een eenmalige kwestie was voor dit specifieke punt. Er is een tweede geval geweest, namelijk bij de commissie-Oosting II. Daarbij heeft de Kamer gevraagd: willen de bewindspersonen voorafgaand aan het onderzoek bekijken of toezeggen dat de gespreksverslagen openbaar worden gemaakt? Het antwoord daarop stond in een brief aan de Kamer en luidde dat de individuele bewindspersonen die gevraagd worden in de hoedanigheid van bewindspersoon, die bereidheid hebben. Die vraag is natuurlijk niet gesteld ten aanzien van het onderzoek dat door het WODC is gedaan. Het WODC hecht er bijzonder aan dat die informatie ook geheim blijft, om precies de reden die de minister-president heeft verwoord in het eerste debat. Hij zei toen dat daardoor een situatie kan ontstaan waarin ook andere personen die vertrouwelijke informatie hebben verstrekt voor het onderzoek, zich geroepen zouden kunnen voelen om die informatie wel te verstrekken. Als we dat structureel en steeds doen, leidt dat ertoe dat uiteindelijk iemand die meewerkt aan een vertrouwelijk onderzoek, er niet meer op kan vertrouwen dat het verslag van het gesprek met hem of haar ook vertrouwelijk blijft. Om die reden is mijn antwoord op de vraag van de heer Omtzigt dat ik dat niet zal doen.

De heer **Omtzigt** (CDA):
Ik snap dat antwoord als het gaat om andere functionarissen. Wij controleren namelijk niet die functionarissen, maar de ministeriële verantwoordelijkheid. Daarom was mijn vraag ook zeer specifiek gericht op de huidige en voormalige bewindspersonen. Die dient de Kamer te controleren. De afgeleiden daarvan hoeft de Kamer niet te controleren. Daarom stel ik nogmaals de vraag of de regering bereid is om dit terug te nemen in de regering en over een week of twee, of vier, aan ons terug te koppelen onder welke voorwaarden de Kamer inzage kan krijgen. Ik snap namelijk heel goed dat die verslagen niet in hun geheel op internet zullen worden geplaatst. Moet er voor die inzage eerst een parlementaire enquête komen? Kan het vertrouwelijk? Ik vind het natuurlijk altijd goed als gedeeltes openbaar kunnen worden gemaakt, maar ik snap dat er beperkingen zijn. Het gaat hier wel over bijvoorbeeld besluiten om al dan niet troepen te sturen. Er zijn heel gevoelige besluiten genomen en ik begrijp zelfs waarom ze genomen kunnen zijn. Die besluiten willen we kunnen controleren.

Minister **Van der Steur**:
Ik begrijp de vraag; dat zei ik zojuist ook al. Ik moet echter wel vaststellen dat de nieuwe vraagstelling en de nieuwe formulering van de heer Omtzigt het principe niet verandert dat het hierbij gaat om een wetenschappelijk onderzoek, een evaluatieonderzoek over een crisisorganisatie. Op grond van wetenschappelijke protocollen is er door een wetenschappelijk instituut een openbaar rapport opgeleverd. Daarover spreken we nu met elkaar. Dat rapport is ook de basis waarop het debat met de Kamer plaatsvindt. De regering hecht er grote waarde aan, niet te gaan meedoen aan een inflatie door het achteraf openbaar maken van vertrouwelijk aan onderzoekers gegeven documenten. Over het "vooraf" hebben we een discussie gevoerd en die kwestie is ook opgelost in het kader van de commissie-Oosting. Achteraf moeten we er echt niet aan beginnen.

De heer **Omtzigt** (CDA):
De Kamer, in de persoon van mijzelf, had gevraagd om die protocollen vooraf te ontvangen. Dat is ook toegezegd, maar die toezegging is niet nagekomen. Ik had graag deze discussie gevoerd voordat het onderzoek zou worden gehouden, want ik snap het. Maar wil de regering erkennen dat we die vraag gesteld hebben en we dus nu voor de zeer ongemakkelijke waarheid staan dat er een groot onderzoek gedaan is naar het handelen van de regering in de eerste drie maanden en dat de Kamerleden niet mogen zien wat de bewindspersonen daar verklaard hebben, wat in principe onwenselijk is voor de democratische controle? Hoe denkt de regering dat in dit geval op te lossen? De regering mag dat in haar boezem terugnemen en over een maand berichten over hoe met dit geval omgegaan kan worden, want het zou betekenen dat alles opnieuw overgedaan zou moeten worden als deze Kamer ooit tot een nader onderzoek besluit. Dat kan pas nadat een rechtszaak heeft plaatsgevonden. Ik zeg niet dat een en ander er nu moet liggen, maar ik vraag wel of de minister dat wil bestuderen en aan ons wil terugkoppelen.

Minister **Van der Steur**:
Ik ben zelf, zoals de heer Omtzigt goed weet, namens de Kamer onderdeel geweest van een parlementaire enquêtecommissie. Mijn ervaring is dat parlementaire enquêtecommissies de betreffende bewindspersonen gewoon uitnodigen voor gesprekken. Die vrijheid en die mogelijkheid heeft de Kamer altijd. De heer Omtzigt heeft gelijk dat hij als onderdeel van een heleboel vragen ook heeft gevraagd naar de protocollen. In de brief waarmee ik de protocollen aan de Kamer heb gestuurd heb ik aangegeven dat dat verzoek in het ongerede was geraakt. Daar heeft de heer Omtzigt een brief over ontvangen. Maar het doet niet af aan het feit dat we hier praten over een crisisevaluatierapport van een wetenschappelijk onderzoeksinstituut met een deugdelijk protocol waarin die vertrouwelijkheid zit. De regering hecht eraan dat we op dit gebied niet op een glijdende schaal terechtkomen waar bij elk onderzoek steeds weer wordt gevraagd naar openbaarmaking van die gegevens, anders dan zoals we dat in het specifieke geval van de commissie-Oosting voorafgaand gedaan hebben ten aanzien van zittende bewindspersonen.

De heer Omtzigt heeft ook gevraagd waarom Oekraïne nog steeds in het Joint Investigation Team zit. Het is goed dat we ons realiseren dat Oekraïne op grond van internationale bevoegdheidsregels het primaire land is dat betrokken is bij het strafrechtelijk onderzoek. Het is namelijk het land waar het misdrijf heeft plaatsgevonden en waar veel van het bewijsmateriaal zich bevindt of heeft bevonden. Het

kabinet begrijpt van het Openbaar Ministerie dat de samenwerking binnen het Joint Investigation Team heel goed loopt. Over de vormgeving van vervolging en berechting loopt internationaal overleg. Ook daarbij is Oekraïne als Joint Investigation Team-partner betrokken.

Dan kom ik bij de vraag van de heer Omtzigt over de gesprekken tussen de overheid en de Universiteit Twente over het beschikbaar stellen van stukken. Deze gesprekken tussen de Universiteit Twente en het WODC over de onafhankelijkheid van het onderzoek vonden plaats in maart en april 2015. Een en ander heeft geleid tot het protocol van 25 april 2015 dat in bijlage D van het eindrapport is opgenomen.

De heer Voordewind vroeg in het kader van het strafrechtelijk onderzoek of het Joint Investigation Team nu onderzoek gaat doen naar aanvullend forensisch materiaal om de exacte afvuurlocatie te bepalen. Het Openbaar Ministerie heeft daarover in de brief aan de nabestaanden het een en ander gezegd. Ik verwijs de heer Voordewind graag daarnaar. Hij begrijpt dat ik verder natuurlijk geen andere mededelingen kan doen over het strafrechtelijk onderzoek en de wijze waarop dat plaatsvindt. Ik moet het antwoord laten bij de verwijzing naar de brief aan de nabestaanden die de Kamer heeft gekregen.

De heer Grashoff heeft gevraagd waarom de nabestaanden geen officieel bericht hebben gekregen van het overlijden van hun dierbaren. Dat heb ik in zekere zin al behandeld. Dat bericht is gekomen in de vorm van de zogenaamde overlijdensakte. Die kon pas worden afgegeven na de identificering van de slachtoffers. Het is natuurlijk onvoorstelbaar vervelend en te betreuren dat uit het onderzoek blijkt dat een derde van de nabestaanden eigenlijk veel eerder al een officiële verklaring hadden willen hebben dat hun familieleden in het vliegtuig zaten. Zoals ik net al zei, wordt nu actie ondernomen om te bezien of wij eerder al een soortgelijke verklaring kunnen geven. Wel zijn heel kort na de ramp alle nabestaanden bezocht door de zogenaamde familierechercheurs. Toen is die mededeling gedaan van overheidswege maar niet door middel van een document. Daar wordt aan gewerkt.

Daarmee heb ik naar mijn stellige overtuiging alle vragen van de Kamer beantwoord.

De **voorzitter**:
Mijnheer Sjoerdsma, is er een vraag blijven liggen?

De heer **Sjoerdsma** (D66):
Nee, er is geen vraag blijven liggen, maar ik wil nog doorgaan over een van de zaken die de minister heeft aangeroerd, namelijk zijn kwalificatie van het idee om een soort unit burgerluchtvaart op te richten. Analoog aan de premier schetste hij dat als iets wat alle vliegroutes over de hele wereld in de gaten zou moeten houden, waarmee wij een gigagrote inlichtingendienst zouden creëren. Dat doet niet helemaal recht aan wat wij hebben voorgesteld. Het gaat met name om het door een luchtvaartbril bekijken van bestaande informatie en het identificeren van lacunes in dat soort informatie. Voor die risicoanalyse heb je speciale expertise en capaciteit nodig. Dat beoog ik met dat voorstel. Kan de minister daarop reageren?

Minister **Van der Steur**:
Dat is een soortgelijk voorstel als waarover uitgebreid met de minister-president van gedachten is gewisseld, namelijk de vraag: gaan wij in Nederland een soort informatieverplichting op ons nemen ten aanzien van een heleboel landen in de wereld om de luchtvaartveiligheid op allerlei specifieke terreinen in ogenschouw te nemen? Het is goed dat wij ook even luisteren naar wat de staatssecretaris daarover zo meteen zal zeggen in het kader van ICAO en alle stappen die genomen zullen worden of al genomen zijn om de informatievoorziening op dat moment te verbeteren.

De heer **Voordewind** (ChristenUnie):
Ik heb nog één vraag over de mogelijke berechting. Verschillende opties doen de ronde: een nationaal tribunaal of internationale berechting met de partners van het team waar wij in zitten, aangezien dat VN-tribunaal niet van de grond dreigt te komen. Maar dat zijn allemaal de mindere opties vergeleken met het VN-tribunaal, waar de internationale gemeenschap op heeft aangedrongen. De Russen hebben destijds aangegeven dat het niet opportuun was om de resolutie te steunen. Als het OM-rapport er straks ligt, ziet de minister dan nog kansen om druk op de Russen uit te oefenen om het VN-tribunaal toch van de grond te krijgen?

Minister **Van der Steur**:
Zoals ik al heb gezegd in de richting van de heer Grashoff wordt op zichzelf geen optie uitgesloten, maar dan zou de Russische Federatie een ander standpunt moeten innemen. Misschien kan de minister van Buitenlandse Zaken daar nog een en ander over zeggen. Die heeft in tegenstelling tot mij min of meer regelmatig contact met de Russische Federatie. Op zich wordt geen optie uitgesloten, maar in de Veiligheidsraad is er geen instemming geweest over dit tribunaal. Om die reden wordt er gekozen voor alternatieven.

De heer **Voordewind** (ChristenUnie):
Misschien kan de minister van Buitenlandse Zaken daar straks dan op ingaan, maar ik kan mij nog goed herinneren dat de Russen toen zeiden dat het niet opportuun was om in te stemmen met de resolutie. Dat is mogelijk dus nog een haakje.

Minister **Van der Steur**:
Ik laat die inschatting aan de minister van Buitenlandse Zaken.

☐

Minister **Koenders**:
Mevrouw de voorzitter. Ook ik dank de Kamerleden voor hun inbreng. Er zijn al heel veel vragen beantwoord. Ik zal mij zo veel mogelijk beperken tot een aantal vragen die betrekking hebben op de rol van de minister van Buitenlandse Zaken. Dank voor de enorme inzet van de mensen bij het Openbaar Ministerie en de OVV, en van de diplomaten. Er is samengewerkt met een groot aantal landen. Op basis van die contacten ontstaat de mogelijkheid om verder te komen in de richting van berechting.

Zoals ik zojuist zei, is er in de afgelopen tien maanden vrij veel gebeurd sinds het laatste uitgebreide debat hier in de Kamer. Ik zal niet alles herhalen; de minister-president is er ook al op ingegaan. We zijn naar de VN-Veiligheidsraad gegaan om steun te krijgen voor een tribunaal; u weet hoe dat afgelopen is. We hebben dat wel internationaal uitgedragen en dat betekent dat er een enorme steun was voor resolutie 2166. Er was een veto van alleen Rusland. Intussen werkt het OM, zoals de minister-president en collega Van der Steur uiteen hebben gezet, met de nodige voortvarendheid aan het strafrechtelijke onderzoek. De rol van de minister van Buitenlandse Zaken, van ons ministerie, bij dit alles is ten eerste het actieve behoud van het internationale draagvlak voor MH17 en de opvolging van resolutie 2166. Ten tweede het aansporen van individuele landen om te blijven meewerken aan de diverse sporen, waarbij wij faciliterend zijn aan het Openbaar Ministerie. Ten derde het coördineren van internationale samenwerking gericht op het uitwerken van mogelijke vervolgingsmechanismen. De minister van Veiligheid en Justitie heeft daar zojuist overgesproken.

Misschien is het goed om op een paar zaken in te gaan die betrekking hebben op de overdracht van het onderzoek. Er werd nog gevraagd naar de samenwerking met Oekraïne. Zoals u weet, is na de aanname van resolutie 2166 — we hebben dat vorige maand ook in het debat besproken — de medewerking van de Russische Federatie expliciet onder de aandacht gebracht van minister Lavrov tijdens mijn recente ontmoeting met hem in München. Ik kom daar zo nog heel even op terug om de vragen te beantwoorden die te maken hebben met de samenwerking met de Russische Federatie. Ik ben bij de eerstvolgende gelegenheid voornemens hetzelfde te doen bij mijn Oekraïense counterpart.

Misschien is het toch belangrijk om nog een keer te zeggen dat de verantwoordelijkheid voor het onderzoek naar de toedracht van de ramp op voorstel van Oekraïne zelf formeel is overgedragen aan Nederland. De Oekraïense autoriteiten hadden op basis van regels van de ICAO de verantwoordelijkheid voor het leiden van het onafhankelijk onderzoek, en Oekraïne heeft ons de mogelijkheid geboden om de leiding van het onderzoek over te nemen. De aanleiding daartoe was het hoge aantal Nederlandse slachtoffers en de ervaring en kennis die in Nederland voorhanden was. Het kabinet wil ook vandaag hier uitspreken dat het Oekraïne erkentelijk is voor deze stap. Sindsdien heeft Oekraïne ook alle medewerking verleend aan de uitvoering van dit onderzoek. Het kabinet hecht zeer aan een grondig en onafhankelijk onderzoek en heeft zich hier internationaal steeds voor ingezet.

Het is belangrijk om te zeggen dat het OVV-rapport de nabestaanden en al diegenen die wereldwijd hebben meegeleefd duidelijkheid geeft over wat er met de MH17 is gebeurd. Wij hopen dat dat op zich al helpt in het verwerkingsproces. Er zullen altijd internationale partijen zijn die er belang bij hebben om twijfel te zaaien over de toedracht van de crash. Zij gaan daarbij zeer gehaaid te werk, om het maar zo te zeggen. Ik hoop dat wij ons daar niet al te veel door laten beïnvloeden en steeds voor ogen blijven houden dat er een duidelijk rapport ligt dat stevig zicht geeft op wat er met de vlucht is gebeurd en alternatieve scenario's uitsluit.

Het kabinet heeft het rapport meteen op 13 oktober aangeboden aan de VN-Veiligheidsraad. Daar werd mij om gevraagd, en ja, dat hebben wij gedaan. Met de publicatie van het rapport werd een belangrijk deel van de VN-Veiligheidsraadsresolutie 2166 verwezenlijkt, namelijk paragraaf 3. Ik citeer: "… supports efforts to establish a full, thorough and independant international investigation." Ik denk dat je kunt stellen dat het rapport wereldwijd positief is ontvangen, met uitzondering van de Russische Federatie. Meerdere landen hebben verklaringen afgegeven ter verwelkoming van het rapport en benadrukten daarbij dat het onafhankelijk, transparant en grondig tot stand is gekomen. Dat is niet onbelangrijk, omdat de internationale waardering en erkenning daarvan cruciaal is voor de vervolgstappen die we nu aan het nemen zijn. Dat komt niet vanzelf tot stand, dat is juist omdat we de onafhankelijkheid van het OVV bewaard hebben en daarin steeds een principiële lijn hebben ingenomen. Dat heeft vervolgens geleid tot die waardering in de Verenigde Naties, de Europese Unie en bij andere landen. U weet ook dat de ICAO dezelfde dag nog een verklaring uitbracht waarin werd gesteld dat het rapport conform de regels van de luchtvaartorganisaties tot stand was gekomen. De Europese Raad verwelkomt het, en zo zou ik door kunnen gaan. Het is een heel belangrijk internationaal politiek statement.

Dan een aantal punten met betrekking tot de Russische Federatie. Natuurlijk heb ik ook kennisgenomen van de kritiek die vanuit Rusland op het OVV-rapport is geuit. Nederland kan zich niet vinden in deze kritiek, evenmin als andere betrokken landen. Ik betreur het dat Rusland blijft volharden in zijn ongefundeerde kritiek op het rapport. Dat wil ik hier vandaag opnieuw uitspreken. Ook betreur ik dat de partijen in Rusland, waaronder de Russische luchtvaartautoriteit en het staatsbedrijf Almaz-Antej, het blijkbaar nodig vonden om het eindrapport al te diskwalificeren voordat de inhoud ervan bekend was. De opstelling van de Russische autoriteiten bevreemdt mij des te meer, omdat de OVV op een groot aantal punten wel goed heeft samengewerkt met de Russische experts die bij het onderzoek betrokken waren. De OVV heeft Rusland ook alle gelegenheid geboden om bij te dragen aan het onderzoek, materiaal aan te leveren, zienswijzen te uiten en dergelijke.

Tegelijk realiseren wij ons uiteraard dat de Russische kritiek niet als een verrassing komt. Het gebeurt vaker dat Rusland een afwijkende positie inneemt binnen de internationale gemeenschap. Zie bijvoorbeeld de positie die het innam bij het voorstel voor het tribunaal. Toch blijven we altijd bereid elkaar te spreken, ook als wij het niet met elkaar eens zijn. Dat is belangrijk, ook omdat de Kamer mij daar terecht toe oproept. Het kabinet blijft Rusland oproepen om het internationale, onafhankelijke en definitieve OVV-rapport te respecteren en om volledige medewerking te verlenen bij het strafrechtelijke onderzoek. Dat heb ik ook steeds bepleit in mijn contacten met de Russische regering.

Ik heb dit, mede naar aanleiding van de verzoeken van de heer Sjoerdsma en anderen, opnieuw benadrukt in het gesprek dat ik in februari met minister Lavrov heb gehad. De verschillende punten zijn daarbij aan de orde geweest. In dat gesprek heb ik niet alleen het belang aangegeven van implementatie van VN-Veiligheidsresolutie 2166, waar Rusland uiteraard aan gehouden is, maar heb ik ook aandacht gevraagd voor de uitstaande rechtshulpverzoeken en de brief van de nabestaanden aan president Poetin. Het antwoord van Russische zijde daarop was dat het onderzoek zich niet moet richten op de rechtvaardiging van één versie van de feiten. Ons antwoord daarop is dat zowel het

onderzoek van de OVV als dat van het OM volledig onafhankelijk en professioneel is en dat het zich richt op zowel het achterhalen van de daadwerkelijke oorzaak als het uitsluiten van alternatieve theorieën. We hebben gezien dat het OVV daarin heel ver is gegaan en alle alternatieve scenario's, ook de door Rusland aangevoerde, vakkundig heeft weten te weerleggen. Rusland heeft zelf ingestemd met VN-Veiligheidsraadsresolutie 2166 en daarna zijn steun daarvoor meermaals bevestigd. Nederland verwacht van Rusland dat deze verplichtingen nagekomen worden. Ik kan de Kamer verzekeren dat ik geen gelegenheid onbenut laat om Rusland hieraan te herinneren. De suggestie dat het kabinet bij Rusland niet zou aandringen op medewerking, omdat het vreest dat Rusland dan niet meewerkt aan de vervolging, werp ik dan ook verre van mij. Immers, het onafhankelijke strafrechtelijke onderzoek is de basis voor de vervolging en berechting van de daders. De onafhankelijkheid van het Openbaar Ministerie en het Joint Investigation Team betekent echter ook dat het kabinet, zoals minister Van der Steur dat zojuist heeft aangegeven, bij het strafrechtelijk onderzoek zelf pas optreedt op het moment dat het OM daarom vraagt. Dat gaan we niet veranderen.

Laat ik in dit verband nogmaals het volgende benadrukken: voor het internationale draagvlak en de geloofwaardigheid van Nederland is het van het allergrootste belang dat de diverse onderzoeken volkomen onafhankelijk en zonder inmenging van de regering plaatsvinden en hebben plaatsgevonden. We hebben dat als regering steeds gedaan. Ik wijs op het grote internationale belang, het belang van de vervolging en de kansen daarop in dat kader. Daarvoor is de nodige zorgvuldigheid en vertrouwelijkheid geboden.

Ik denk dat ik niet meer hoef in te gaan op de verschillende opties en de aanstaande meetings. Daar is minister Van der Steur al op ingegaan. Er is een goede samenwerking tussen de vijf JIT-landen. Daarin is echt geïnvesteerd op het terrein van recht en Openbaar Ministerie. Die landen werken goed samen en komen in Kuala Lumpur bijeen. Dat wordt heel nauwkeurig en regulier gedaan. Alle informatie wordt met elkaar gedeeld en vervolgens wordt er ook voor gezorgd dat de juiste keuze wordt gemaakt om de mensen die verantwoordelijk zijn voor deze verschrikkelijke aanslag, voor een rechter te brengen.

Ik kan ook kort zijn over de crisiscoördinatie en de passagiersgegevens. Ook daarover heeft minister Van der Steur het belangrijkste gezegd. Daar kijken we naar en daar wordt de Kamer over ingelicht. Het gaat ook over de belangrijke rol van het ministerie van Buitenlandse Zaken. Wanneer is BZ aan zet, primair of secundair? Dat is afhankelijk van waar een aanslag plaatsvindt en hoe Nederland daarbij betrokken is. Hoe zouden we nog beter onze omgang met passagiersgegevens kunnen verbeteren? Nauwkeurigheid en snelheid strijden daarbij soms met elkaar, maar er moeten uiteraard altijd verbeteringen worden gezocht op het vlak van de wijze waarop je families snel en verantwoord kunt inlichten.

Op het punt van het memo van 14 juli heb ik, met alle respect, eerlijk gezegd niet zo heel veel meer toe te voegen aan wat gezegd is tijdens eerdere debatten die wij hierover gevoerd hebben. Op verzoek van de OVV zijn die gegevens naar aanleiding van contacten met het ministerie van Buitenlandse Zaken en de discussies die we hier gehad hebben uiteraard direct verzonden in de week van 5 januari. Ook is op verzoek van de OVV vervolgens alle andere communicatie tussen het ministerie van Buitenlandse Zaken en de Nederlandse ambassade in Kiev in de periode 1 maart 2014 tot 31 augustus 2014 ter beschikking gesteld. Daar is overigens niets uitgekomen waaruit blijkt dat informatie zou zijn achtergehouden. Dat zeg ik hier nog eens expliciet, aangezien er soms een beetje een zweem omheen blijft hangen dat het allemaal geheimgehouden zou zijn en dat de Kamer niet ingelicht zou zijn over die zaken. U weet dat dit niet het geval is. Er is in de beantwoording van de vragen precies aangegeven wat er op 14 juli heeft plaatsgevonden. Vervolgens is er alle openheid op dat punt betracht.

Minister Van der Steur heeft erover gesproken: we verwachten dat de crisisstructuur medio 2016 gereed is. Het Nationaal Crisisplan Vliegtuigongevallen zal op hoofdlijnen de nationale uitgangspunten en samenwerkingsafspraken bij de gezamenlijke aanpak van vliegtuigongevallen in het binnenland en vliegtuigongevallen in het buitenland met Nederlandse slachtoffers beschrijven.

Er is een vraag gesteld over de speech van mijn voorganger bij de Verenigde Naties. Dit onderwerp is eerder aan de orde geweest. In de eerste dagen na de ramp was het beeld erg diffuus, zoals de Kamer weet. Hoe meer tijd er verstreek, hoe beter het beeld was dat we kregen over de goede bedoelingen en de adequate handelingen van de mensen die er de eerste uren na de ramp waren. Dat neemt niet weg dat er genoeg en vaak tegenstrijdige berichtgeving was om aan te nemen dat niet iedereen die op de rampplek rondliep, goede bedoelingen had. Ik denk dat de opmerkingen van mijn voorganger bij de Veiligheidsraad in dat licht moeten worden gezien.

De heer **Omtzigt** (CDA):
In het rapport van Universiteit Twente staat op meerdere punten dat er op 21 juli 2014 een duidelijk beeld ontstaat dat er netjes met de stoffelijke overschotten is omgegaan. Dat wordt ook teruggekoppeld. In de avond van 21 juli — we hebben het over de VS — vindt die beroemde speech plaats. Is destijds aan minister Timmermans meegedeeld dat SES er netjes mee was omgegaan? Mensen van het Nederlandse LFTO die ter plaatse waren, hebben dat namelijk geconstateerd. Of is dat niet meegedeeld aan minister Timmermans en zijn omgeving? Zo niet, is dan ook nagegaan waarom dat niet gebeurd is?

Minister **Koenders**:
De toenmalige minister van Buitenlandse Zaken, mijn voorganger Frans Timmermans, gaf in New York een weergave van de bij hem bekende informatie op 21 juli 2014. Op dat moment was er nog geen compleet beeld van de werkwijze van de lokale hulpverleners omdat de missie de stoffelijke resten op dat moment zelf nog niet had kunnen bekijken. Zoals het kabinet op 24 juli 2014 aan de Kamer meldde, waren er zorgen over de repatriëring ter plaatse ondanks de gaandeweg verbeterde medewerking van separatisten en de inspanningen van lokale bewoners en hulpdiensten. Het kabinet schreef toen aan de Kamer dat er waardevolle tijd verloren is gegaan doordat experts of waarnemers in de eerste dagen onvoldoende toegang kregen tot het rampgebied of zijn weggestuurd door gewapende groepen. Uit de beelden na de crash werd duidelijk dat de rampplek niet werd afgesloten. Ik denk dat de Kamer de uitspraken van mijn voorganger tegen die achtergrond moet zien. Zoals de heer Timmermans zelf ook aangaf, heeft hij zijn toespraak in New York willen gebruiken om duidelijk

te maken hoe Nederland op dat moment de gebeurtenissen ervoer. Ik denk dat dit ook belangrijk is geweest. Hij heeft dat in zijn eigen bewoordingen gedaan. Naar eigen zeggen heeft hij naar beste vermogen zo goed mogelijk gedaan wat zijn hart, gevoel, verstand en informatie hem ingaven. Toen in Charkov in de daaropvolgende dagen de stoffelijke resten door experts nader onderzocht konden worden, kon geconstateerd worden dat de stoffelijke resten naar de in Oekraïne geldende maatstaven en gezien de omstandigheden professioneel genoeg waren behandeld door lokale hulpverleners. Dat heeft mijn voorganger na zijn reis naar New York ook duidelijk gemaakt in Charkov. Hij heeft hiervoor grote dank uitgesproken aan de betrokken hulpdiensten en vrijwilligers.

De heer **Omtzigt** (CDA):
Het is terecht dat deze dank is uitgesproken, want deze mensen hadden niks met het conflict te maken. De mensen van de SES waren niet van de ene of de andere zijde. Zij hebben al genoeg moeilijk werk gedaan in een oorlog waarin ook duizenden andere slachtoffers gevallen zijn. Ik heb echter een heel precieze vraag. In het rapport van de Universiteit Twente staat dat de Nederlandse leden van het LTFO op 21 juli de eerste lichamen persoonlijk hebben kunnen zien en hebben kunnen constateren dat ermee op professionele wijze is omgegaan door de SES. Er was dus niet meer alleen sprake van een gemengd beeld, maar er was voor het eerst best wel duidelijke informatie dat dit zeer netjes gebeurd was en dat dit door Nederlanders ter plekke geconstateerd kon worden. Heeft die informatie minister Timmermans bereikt voordat hij zijn speech in de VN-Veiligheidsraad hield, waarin hij op basis van het beeld dat daarvoor nog leefde, behoorlijk pittige uitspraken heeft gedaan? Of heeft de constatering die toen gedaan werd, minister Timmermans niet voor zijn speech bereikt?

Minister **Koenders**:
De realiteit is altijd net iets ingewikkelder dan informatie die iemand bereikt of niet. Op 21 juli is er in de middag inderdaad een eerste inspectie geweest van de stoffelijke overschotten in de treinwagons in Torez. Het hoofd van de missie deed in de aanwezigheid van gewapende separatisten en de media inderdaad de uitspraak dat de lichamen onder correcte omstandigheden zijn opgeslagen. Dat was dus een eerste indruk die hij had. Bovendien betrof de uitspraak de opslag van de stoffelijke overschotten en niet de wijze waarop deze in het veld zijn verzameld. Dat is een veel gecompliceerder beeld, waarover het ministerie pas op 22 juli duidelijkheid kreeg, omdat toen de trein in veilig gebied aankwam. Pas daarna was het eerste onderzoek mogelijk van de stoffelijke resten. Op 23 juli om 11.00 uur vertrokken de eerste vliegtuigen met 40 kisten met slachtoffers naar Eindhoven.

De heer **Bontes** (Groep Bontes/Van Klaveren):
De eerste dagen na de aanslag vond ik de afhandeling ter plaatse en de repatriëring verschrikkelijk om te zien. Separatisten liepen door onze slachtoffers heen. Ongetwijfeld zullen ze hun bijdrage hebben geleverd aan de uiteindelijke repatriëring, maar ik vraag me nog steeds af waarom minister Timmermans niet naar Moskou is afgereisd om te zeggen dat we zelf ter plaatse voor onze slachtoffers gaan zorgen.

Minister **Koenders**:
Dat is natuurlijk een afweging die de minister van Buitenlandse Zaken op zo'n moment maakt. Er werd prioriteit gegeven aan het verkrijgen van internationale steun voor de Nederlandse inzet bij de Veiligheidsraad, waarvan ook Rusland immers deel uitmaakt. Ik denk dat er een juiste afweging is gemaakt door mijn voorganger. Het was essentieel om zo snel mogelijk eerst die resolutie erdoor te krijgen. Dat heeft zich ook bewezen en de resolutie is nog steeds van groot belang bij het afdwingen van medewerking van de betrokken landen. In de eerste dagen was er daarnaast uiteraard direct telefonisch contact met Rusland op het allerhoogste niveau. De minister-president heeft daar zojuist ook over gesproken.

De heer **Bontes** (Groep Bontes/Van Klaveren):
De minister-president zegt: we zouden met de duvel en z'n ouwe moer hebben onderhandeld als dat nodig zou zijn geweest. Minister Timmermans is niet naar Moskou afgereisd. Ik vind dat zo'n cruciaal moment. Ik kan dat niet duiden, ook niet met het verhaal dat het telefonisch is gedaan. Dan ga je daarnaartoe en zeg je tegen Poetin: we hebben geen slechte bedoelingen in Oost-Oekraïne, maar we komen wel voor onze mensen zorgen, met militairen desnoods.

Minister **Koenders**:
Ik verwijs ook naar de beantwoording door de minister-president. Hij heeft zeer duidelijk gesproken over zijn gesprekken met president Poetin. Ik ben nu minister van Buitenlandse Zaken en ik denk echt dat het meehelpt als de minister-president dat direct op het hoogste niveau aanpakt, terwijl je er tegelijkertijd voor zorgt dat er steun is in de VN-Veiligheidsraad, inclusief Rusland, om datgene te doen wat u ook vraagt.

De **voorzitter**:
Gaat u afronden?

Minister **Koenders**:
Ik ben klaar met de beantwoording van de aan mij gestelde vragen.

☐

Staatssecretaris **Dijksma**:
Voorzitter. Ik denk dat het goed is om vandaag vooral stil te staan bij de aanbevelingen over de toekomst in het OVV-rapport. Veel Kamerleden hebben daar terecht over gesproken: hoe kunnen we het internationale stelsel van verantwoordelijkheden dat de veiligheid in de burgerluchtvaart moet waarborgen, nog verder verbeteren? De OVV heeft op dat punt verschillende partijen een opdracht gegeven: aan internationale organisaties, waaronder de ICAO en de IATA, wereldwijd aan de nationale overheden — dus aan alle staten — en ook aan luchtvaartmaatschappijen. De kern daarvan is: als er informatie is die gedeeld moet worden, doe je dat. Samen moeten we er met al die inspanningen voor zorgen dat we daar waar we invloed kunnen hebben op het verbeteren van de veiligheid, dat ook echt doen. Het kabinet heeft in de reactie op het rapport laten weten dat we deze aanbevelingen overnemen. We nemen de aanbevelingen dus niet alleen serieus; we moeten

ons ook maximaal inspannen voor het realiseren daarvan. Daar is mijn departement eigenlijk al vanaf het begin mee bezig.

Ik moet opmerken dat we daarbij natuurlijk ook afhankelijk zijn van anderen. Alleen al de ICAO heeft 191 leden. Zoals bekend is de luchtvaart een internationale transportmodaliteit. Je zult in dat verband dus afspraken met elkaar moeten maken. Om die reden proberen wij ook de EU en onze slagkracht als voorzitter te gebruiken om vanuit de EU zo veel mogelijk gezamenlijk op te trekken, bijvoorbeeld ten opzichte van de ICAO; ik zal daar straks naar aanleiding van een vraag van de heer Servaes op ingaan. Een aantal andere zaken kunnen wij ook zelf doen, op nationaal niveau en op Europees niveau.

Ik zal de lijn van mijn beantwoording van de vragen even duiden. Eerst zal ik iets zeggen over wat er allemaal in ICAO-verband is ondernomen, ook door Nederland. Daarbij zal ik uiteraard ook ingaan op de vragen over de website en over de informatie die Nederland daar zelf aan bijdraagt. Daarnaast wil ik iets zeggen over wat wij in Europees verband doen. Daarna zijn er nog een paar onderwerpen die te maken hebben met suggesties van verschillende fracties om nog scherper aan de wind te varen. Daar ben ik voor; daar kunnen we het lang of kort over hebben, maar ik vind dat wij alle goede en ook effectieve ideeën moeten oppakken.

Ik begin dus met wat wij in internationaal verband, ook in ICAO-verband, hebben gedaan. Vlak na de ramp is op initiatief van Nederland een resolutie aangenomen waarin is benadrukt dat internationale regelgeving moet worden nageleefd. Daarbij gaat het om regels die daden van geweld verbieden en die gericht zijn op verbetering van de veiligheid van de burgerluchtvaart en het nakomen daarvan. De ICAO heeft in samenwerking met de luchtvaartsector direct na de ramp met de vlucht MH17 een zogenoemde taskforce voor het vliegen boven conflictzones ingesteld. Nederland heeft zich op dat terrein steeds heel actief getoond. Wij hebben ook meegeholpen aan de komst van een werkprogramma, dat ook gesteund is door de council van de ICAO. Dat werkprogramma kent de Kamer al, want dat is met haar gedeeld. Het komt er kortweg op neer dat er op het terrein van de conflictzones vele acties zullen moeten worden ondernomen. Het gaat over de verantwoordelijkheid van soevereine staten voor de veiligheid van hun eigen luchtruim. Het gaat bijvoorbeeld over risicoanalyses die de staten en de luchtvaartmaatschappijen moeten maken. Ik kom daar bij de beantwoording van de vragen van de heer Ten Broeke op terug. Het gaat ook over de informatie-uitwisseling over conflictgebieden. Een van de voorbeelden is de website waar ik zo meteen nog over zal spreken.

In februari 2015 was de ramp met vlucht MH17 een van de hoofdonderwerpen van de driejaarlijkse ICAO High-level Safety Conference. Mijn voorganger heeft toen de vergadering van de 191 verdragsstaten toegesproken. Zij heeft de oproep gedaan om het werk van ICAO op dit terrein met kracht voort te zetten. Nederland heeft bijvoorbeeld bewerkstelligd dat de OVV zijn rapport ook in de council kon toelichten. Dat is belangrijk omdat veel van de aanbevelingen die de OVV gedaan heeft, al de lidstaten die deelnemen aan ICAO aangaan. Wij hebben ook steeds aandacht gevraagd voor het verder uitwerken van het werkprogramma.

ICAO heeft ook een aantal rechtstreekse aanbevelingen van de OVV gekregen. Men heeft tijdens de hoorzitting in de Kamer, maar ook rechtstreeks aan de OVV aangegeven hoe men met die aanbevelingen zou willen omgaan. De kern is dat ICAO heeft gezegd dat een deel van de aanbevelingen in het eigenlijk al vastgestelde werkprogramma is opgenomen. We zullen waarschijnlijk nog voor de zomer een voortgangsrapportage van ICAO krijgen met een inhoudelijke behandeling van al de punten die in het werkprogramma staan. Dan kunnen wij heel goed de vinger aan de pols houden en bekijken of het voldoende opschiet.

Nederland heeft zelf geen zetel in de council. Dit betekent dat Nederland actief Europese staten benadert die wel een zetel hebben. Bovendien benadert Nederland de bij de MH17 betrokken landen om bijvoorbeeld op dit terrein politieke druk te blijven uitoefenen. Nederland doet verder mee aan verschillende werkgroepen en panels.

De heer **Omtzigt** (CDA):
Nederland heeft het onderzoek dus toegelicht in de council van ICAO. Nederland deed dit als verdragsstaat en daarmee was het niet de OVV, maar de Nederlandse regering. Of is het toch de OVV geweest?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Nee, even goed opletten. Mijn voorgangster heeft in algemene zin de ICAO kunnen toespreken om te zeggen: laten wij in algemene zin meer werk maken van het verbeteren van de veiligheid voor de burgerluchtvaart en daar is heel veel voor nodig. Daarnaast heeft Nederland het mogelijk gemaakt dat de OVV zelf een toelichting heeft kunnen geven op zijn rapport. Dat is heel goed, want mijn collega's en de Kamer hebben terecht aangegeven dat het een waardevol rapport is. Dit kan niet genoeg overal worden uitgedragen, want het is van groot belang voor ons allemaal.

De heer **Omtzigt** (CDA):
Is er in de council van ICAO waar, naar ik aanneem, ook een vertegenwoordiging van de Nederlandse regering aanwezig is, gesproken over het feit dat er geen primaire radarbeelden waren en dat in het rapport gewoon staat dat Rusland die beelden tegen de ICAO-regels in vernietigd heeft? Zijn er in de council van ICAO conclusies getrokken over dat stuk van het rapport?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Nee, bij mijn weten niet. Ik zal zo meteen ingaan op het punt van de bewaarplicht voor radargegevens. Wij hebben in een vorig debat vastgesteld dat het eigenlijk niet zo kan zijn dat enig land zich om welke reden dan ook verschuilt achter het feit dat het die gegevens niet heeft. Ik haal in dit verband alvast mijn antwoord op een vraag van de heer Ten Broeke naar voren. Hij vroeg of Nederland internationaal bepleit heeft dat de radargegevens op het moment dat zich op wat voor manier dan ook een ramp voordoet, altijd bewaard moeten worden, ook wanneer er alleen maar contact is met een vliegtuig dat misschien niet eens in het eigen luchtruim zit. Het antwoord op die vraag is ja. Het is bekend dat Nederland op dat terrein de meest vergaande positie inneemt, omdat het vindt — ik denk wij hier allemaal — dat er geen reden meer mag zijn om je erachter te verschuilen dat je gegevens niet hebt. In de huidige internati-

onale regelgeving — daarover hebben wij in het vorige debat met elkaar van gedachten gewisseld — zit er gewoon te veel onduidelijkheid. Dat moet veel scherper.

De heer **Omtzigt** (CDA):
Ik prijs de regering voor het feit dat ze dat in de toekomst op deze wijze willen oplossen. Maar de OVV is heel helder in zijn rapport. De OVV is ronduit van mening dat Rusland verplicht was om de radargegevens op te slaan en te leveren, omdat Rusland geen voorbehouden gemaakt had bij de ICAO-regelgeving. In de ogen van de OVV was de ICAO-regelgeving duidelijk. Voorts was er nog het commitment van Rusland en de VN-Veiligheidsraad om alles wat gevraagd werd te leveren, ongeacht de vraag of het onder ICAO-regels viel. Dan wordt zo'n rapport besproken in aanwezigheid van de Nederlandse regering in de ICAO-council. Wordt er dan ook met Rusland en de andere landen gesproken over de vraag of Rusland z'n verplichtingen is nagekomen onder de ICAO-regels om die radargegevens te geven en niet te wissen? Of is dat überhaupt geen onderwerp van gesprek geweest in de bespreking van het OVV-rapport?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Daar was ik zelf niet bij, maar ik heb net gezegd dat de positie van de Nederlandse regering heel helder is. Wij zeggen: er mag in de toekomst geen enkel misverstand meer bestaan over wat nou precies de bewaarplicht voor die radargegevens met zich meebrengt. Op dit moment kan die internationale regelgeving daar wel onduidelijkheid over laten bestaan. Dat is los van de vraag wat je moreel vindt, wat zou moeten. Daar zijn wij het volstrekt over eens. Daar is geen misverstand over. Maar om die vluchtroute naar het niet meer bewaren van radargegevens af te sluiten, is het dus volstrekt noodzakelijk dat op dat terrein de annex wordt aangepast. Uit mijn hoofd is dat annex 11. Ik kijk even of dat klopt. Dat bepleit Nederland ook. Ik zeg tegen de heer Ten Broeke: wij bepleiten inderdaad de meest verregaande vorm van bewaarplicht, namelijk niet alleen maar het bewaren van radargegevens op het moment dat een vliegtuig als het ware jouw luchtruim al is binnengekomen, maar ook op het moment dat het vliegtuig bij wijze van spreken al in jouw zicht is. Overigens denk ik dat het belangrijk is om te zeggen dat Nederland zelf niet in de council zit. We hebben wel op allerlei manieren geprobeerd om onze invloed uit te oefenen. Dat blijven we doen. Dat moeten we ook doen. Maar we zijn geen onderdeel van de council. Het is ook in die zin lastiger om daar op elk moment alles te bespreken.

De heer **Omtzigt** (CDA):
Er gebeurt weer iets wat in dit debat vaker gebeurd is, maar misschien komt het doordat ik onduidelijk ben. Mijn vraag ging niet over de toekomst. Op dat punt deel ik de positie van de Nederlandse regering, dat men de regels wat wil verhelderen. Mijn vraag was de volgende. Er ligt een rapport van de OVV met een snoeiharde alinea over het feit dat Rusland dit in de ogen van de OVV beschikbaar gesteld had moeten hebben. Wordt die alinea dan bespreekbaar gemaakt in de ICAO-council waar Rusland bij zit? Neemt Nederland dat initiatief? Of is dat überhaupt niet besproken en wordt dus in geen enkel internationaal forum aan de orde gesteld dat Rusland zijn primaire radargegevens vernietigt en wordt nergens de vraag aan de orde gesteld of dat hoort of niet? Dat zijn beelden waarop je kunt zien waar de raket vandaan komt, waarop je kunt zien of er andere militaire vliegtuigen zonder transponder waren en waarop je de brokstukken kunt zien. Is dat besproken en heeft Nederland dat laten lopen? Of heeft Nederland dat ter sprake gebracht?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Nogmaals, het begint met het feit dat Nederland geen lid is van de council. Dat is wel cruciaal hier, denk ik. Voor zover ik weet, is dat niet besproken. Wat wij mogelijk gemaakt hebben, wat wij heel belangrijk vonden, was dat de OVV in de gelegenheid gesteld is om juist haar rapport in volle omvang met alle conclusies te kunnen presenteren binnen ICAO. Dat is wel belangrijk, want daar kan men dan ook natuurlijk de ruimte pakken om al die aanbevelingen kracht bij te zetten. Dat is ook noodzakelijk, denk ik. We proberen nu, naar de toekomst toe, te voorkomen dat het ooit nog een keer kan gebeuren.

De **voorzitter**:
Gaat u verder.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ik kom bij het werkprogramma. Ik heb net uitgelegd wat daar zoal in zit. Ik heb ook uitgelegd dat de OVV het rapport kon toelichten in de ICAO-council. We verwachten voor de zomer een voortgangsrapportage. We proberen bijvoorbeeld via een land als Zwitserland voorstellen in te dienen om de verantwoordelijkheid van luchtvaartmaatschappijen om risicoanalyses over het veilig vliegen over conflictgebieden te maken, beter te verankeren in het ICAO-verdrag. Nederland heeft zelf voorstellen ingediend in het zogenoemde security panel over het delen van relevante informatie tussen staten gerelateerd aan de veiligheid van het luchtruim boven conflictgebieden. Nederland heeft input geleverd voor de website. We wijzen daarin bijvoorbeeld op de noodzaak om de informatie sneller te publiceren. Ook is benadrukt dat internationale organisaties, zoals IATA, informatie op de website zouden moeten kunnen plaatsen. Ik denk dat het goed is om een aantal van de vragen die daarover gesteld zijn nog nader te beantwoorden.

We werken nu toe naar een assemblee in september. Daarvoor zal Nederland een zogenoemd working paper indienen, waarin we verdergaande aanbevelingen willen doen om de verantwoordelijkheid voor de veiligheid van de burgerluchtvaart te verbeteren met concrete acties. Ik denk dat het in het kader van de transparantie en de mogelijkheid voor de Kamer om daarover mee te denken, goed is als we het eerste concept van het working paper aan de Kamer toesturen op het moment dat we dat hebben. Zo kan zij zich daar een oordeel over vormen. Het is belangrijk om vast te stellen dat we daarvoor binnen Europa zo veel mogelijk draagvlak zullen zoeken. Ik denk dat het nodig is om daarvoor ons voorzitterschap in te zetten. Dat doen we dus ook.

Dan de website. Direct na de MH17-crash heeft ICAO een taskforce ingesteld voor het vliegen over conflictgebieden. Een van de voorstellen die daaruit voortvloeide, was het starten van een website met informatie over conflictzones.

Dat voorstel is overgenomen. Die website fungeert inderdaad als een pilot. De heer Voordewind zei dat die feitelijk nog in de kinderschoenen staat; daar heeft hij gelijk in. Nederland heeft gereageerd op wat er nu ligt en heeft gepleit voor het sneller beschikbaar komen van informatie en het geven van ruimte aan andere organisaties om informatie te plaatsen, zoals IATA en EASA. Zeer recent is er een voortgangsrapportage aangeboden aan de council over de reacties van lidstaten op onder andere het functioneren van de website. We verwachten dat hier later dit voorjaar meer discussie over komt. Dat moet leiden tot verdergaande verbeteringen van de website.

De heer Van Bommel vroeg wat wij ervan vinden. Wij vinden het op zichzelf een goed initiatief. IATA heeft dat tijdens de hoorzitting in de Kamer ook bepleit, maar hij heeft gelijk als hij zegt dat het beter kan; dat is gewoon zo. Als een land informatie over het luchtruim van een ander land aanlevert, vraagt ICAO het betrokken land eerst om commentaar voordat er gepubliceerd wordt. Dat is niet onlogisch, maar zelfs een spoedprocedure vergt enkele dagen. Nederland heeft gezegd dat die reactietijd veel korter moet. Dat is echt van belang om het effectief te laten zijn. Nederland vindt het, zoals ik net al zei, ook van belang dat andere organisaties dan soevereine staten informatie kunnen plaatsen.

Verschillende leden hebben gevraagd of Nederland zelf nog geen informatie heeft geplaatst en of dit dan niet zou moeten. Nederland heeft nog geen informatie op de ICAO-website geplaatst omdat de Nederlandse overheid nog geen beschikking had of heeft over unieke, concrete dreigingsinformatie die risico's geeft voor de vliegveiligheid, dus over informatie die alleen wij hebben. Als de Nederlandse overheid uit eigen bron beschikking krijgt over niet openbare informatie waaruit bijvoorbeeld een acute en concrete dreiging blijkt ten aanzien van het vliegen over conflictgebieden en die informatie niet bekend is bij andere landen, dan is het uitgangspunt uiteraard dat I en M namens de Nederlandse overheid deze informatie of een afgeleide daarvan naar ICAO stuurt om op de ICAO-website te plaatsen. Dat zullen wij echt doen als wij die informatie hebben. Dat lijkt mij juist.

De heer **Voordewind** (ChristenUnie):
Ik heb er alle begrip voor dat dit nog in de kinderschoenen staat. Het moet groeien. Ik begrijp echter dat nog maar tien landen informatie hebben aangeleverd en dat de informatie die beschikbaar is, niet heel cruciale informatie is. Mijn vraag was dan ook welke prikkel het kabinet nog kan geven om meer relevante informatie op die website te krijgen en meer landen te laten deelnemen. Dat gebeurt nu op vrijwillige basis. Welke prikkel zouden wij nog kunnen invoeren om dat te versterken?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ik wil de beantwoording van een vraag van de heer Ten Broeke gebruiken om ook de heer Voordewind tevreden te stellen. Ik weet niet of dat gaat lukken, maar ik ga het gewoon proberen.

De **voorzitter**:
Wij zijn benieuwd.

Staatssecretaris **Dijksma**:
De heer Ten Broeke stelt in feite voor om toe te gaan naar certificering van luchtvaartmaatschappijen. Hij vindt ook dat wij tot sancties moeten kunnen overgaan. Dat is volgens mij een breed gedeeld gevoel, niet alleen in de Kamer en de samenleving. Ook wij herkennen dat gevoel. Het beschikken over een veiligheidsmanagementsysteem, een zogenaamd Safety Management System, is onderdeel van het vliegcertificaat van een luchtvaartmaatschappij. Nederland heeft bij ICAO het voorstel ingediend om expliciet duidelijk te maken dat het uitvoeren van een risicoanalyse door luchtvaartmaatschappijen voor het vliegen over conflictgebieden onderdeel moet uitmaken van het veiligheidsmanagementsysteem. Wij gaan dit agenderen voor de dit najaar te houden Assemblee.

Daarnaast worden door de Europese Unie assessments georganiseerd met luchtmaatschappijen, waarbij bekeken wordt of men wel of niet aan de veiligheidsnormen voldoet. Het hebben van een adequaat veiligheidsmanagementsysteem is onderdeel van die assessments. Die veiligheidsmanagementsystemen worden ook nationaal geaudit, dus ook door onszelf. Als uit audits blijkt dat veiligheidsmanagementsystemen niet voldoen, kan een inspectie correctieve maatregelen eisen of bijvoorbeeld de vergunning van een luchtvaartmaatschappij schorsen of intrekken. Er is dus een risico dat men bij een negatieve uitkomst op een Europese zwarte lijst terechtkomt. De sanctiemogelijkheden voor het niet serieus werk maken van een veiligheidsmanagementsysteem zijn er dus feitelijk al. Er is nu al een zwarte lijst waarop maatschappijen en bijna zelfs staten staan.

De vraag is hoe wij een en ander verder kunnen aanscherpen. Ik denk dat dit mogelijk moet zijn. Daarvoor moet Nederland verder het initiatief nemen en daarmee zijn wij ook al begonnen. Dat moet de prikkel tot het delen van informatie en het scherper zijn op wat je als staat en als luchtvaartmaatschappij kan doen, verder aanjagen. Ook dat lijkt mij een goed idee.

De heer **Voordewind** (ChristenUnie):
Ik meende dat de heer Ten Broeke een vraag stelde over veiligheidsmanagementsystemen. Mijn vraag ging specifiek over de website en over het zorgen voor prikkels richting de lidstaten om de website verder te voeden. Ik ben blij dat de staatssecretaris mij tevreden wil stellen, maar ik zie niet de link met de vraag van de heer Ten Broeke. Ik denk dat het voeden van die website een ander onderwerp is dan het punt waarover de heer Ten Broeke sprak.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ja, maar het heeft wel met elkaar te maken. De informatie is van belang voor de maatschappijen en de individuele staten, maar andersom heb je ook de sancties die volgen als men bijvoorbeeld niet voldoet aan de verplichtingen die men heeft. Wij hebben ICAO aangaande die website gevraagd welke prikkels beoogd worden. Dat zal altijd lastig blijven, want uiteindelijk zijn de luchtvaartmaatschappijen zelf verantwoordelijk voor de routes die zij kiezen en zijn de soevereine staten zelf verantwoordelijk voor het beoordelen hoe veilig hun luchtruim is. Het is dus een beperkte mogelijkheid die wij hebben, maar wij zullen creatief aan de slag gaan om die prikkels te vinden. Het ei van Columbus is nog niet gevonden. Het is een kwestie van opvoeren van

de druk op elk van die onderwerpen, scherper zijn en bewerkstelligen dat iedereen nog beter gaat doen wat hij moet doen.

De heer **Ten Broeke** (VVD):
Het idee voor een certificering kwam ook van de luchtvaartmaatschappijen zelf, althans die luchtvaartmaatschappijen die zich deze inspanningen wel getroosten en die dus niet alleen een commerciële afweging maken maar ook de veiligheidsafweging die we hier zo belangrijk vinden. De staatssecretaris had het over negatieve prikkels, maar er zijn natuurlijk ook positieve prikkels mogelijk. Als het gaat om slotverdelingen of terminalposities of het gehele pakket waarover met luchtvaartmaatschappijen wordt onderhandeld, kan het natuurlijk onderdeel zijn van het aanbod dat aan de luchtvaartmaatschappijen gedaan kan worden. Er zitten wat mij betreft twee kanten aan. De ene is de overheid, of meer in het bijzonder Schiphol als het om Nederland gaat, en de andere is de duidelijkheid voor consumenten, passagiers. Beide elementen moeten wat mij betreft in een dergelijke certificering, die uiteindelijk alleen maar via ICAO kan worden geregeld, mogelijk worden.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ik vind de suggestie die de heer Ten Broeke doet een goede. Ik denk dat we op zichzelf al begonnen zijn met het idee dat hij schetst. Laten we dan met elkaar bezien hoe we dat verder kunnen brengen. Ik ben ervoor. Wat we kunnen doen, moeten we doen. Ik ben er ook voor waar hij zegt dat je niet alleen moet kijken naar wat potentiële negatieve prikkels zijn. Die zijn er. Je kunt op een zwarte lijst terechtkomen en dat moet soms ook. Soms is uiteindelijk de stok belangrijker dan de wortel. Maar dat je ook over de wortel kunt nadenken, ben ik met de heer Ten Broeke eens.

De heer Sjoerdsma heeft vier voorstellen gedaan en een daarvan is nog niet beantwoord, namelijk zijn eerste voorstel, het zo veel mogelijk openbaar maken van vliegroutes door luchtvaartmaatschappijen. Steeds meer luchtvaartmaatschappijen geven inzicht aan hun passagiers in hoe ze willen vliegen en over welke gebieden. KLM bijvoorbeeld doet dat via een interactieve kaart op de eigen website waarop met een vertraging overigens van tien minuten — maar toch — de locatie van het toestel te volgen is. Men heeft ook de ambitie om niet alleen de foto van het moment te tonen maar ook een statisch kaartje waarop van tevoren eigenlijk al te zien is welke routes men voornemens is te vliegen. Uiteraard is dat altijd wel afhankelijk van weersomstandigheden. De kern is wat de hoofdroutes zijn. Het gaat overigens niet alleen maar over wat de KLM doet. De vraag van de heer Sjoerdsma was breder, namelijk hoe we ervoor kunnen zorgen dat de luchtvaartmaatschappijen in algemene zin die informatie gaan delen. Aanbeveling 10 van de OVV vraagt in feite aan de bij IATA aangesloten luchtvaartmaatschappijen afspraken te maken over hoe zij informatie over vliegroutes over conflictgebieden op transparante wijze kunnen publiceren. Wij zijn op dit moment ook in contact met IATA om te bespreken hoe we hier verder invulling aan kunnen geven. Dus Nederland is ook op dit onderwerp actief om ervoor te zorgen dat ook dat deel van de aanbeveling van de OVV wordt gevolgd. Ik denk met de heer Sjoerdsma dat het heel cruciaal is dat die transparantie er komt.

De heer **Sjoerdsma** (D66):
Ik heb nog een vraag over het voorlaatste punt, de ICAO-website, de NOTAM's die worden gepubliceerd en de informatie die overal beschikbaar is. Als je met piloten praat over hoe zij die informatie tot zich moeten nemen, dan geven ze aan dat ze daar slechts heel beperkte tijd voor hebben. Nog even los van wat er aan informatie in die NOTAM's staat — vaak wordt niet uitgelegd waarom er bepaalde vliegbeperkingen zijn opgelegd, wat het al lastig maakt om te interpreteren — is de tijd die ze hebben om die informatie tot zich te nemen en daar vervolgens iets mee te doen, heel vaak echt te kort. Hoe kijkt de staatssecretaris aan tegen het probleem dat op het allerlaatste moment in de cockpit wordt bepaald hoe er gevlogen wordt, maar dan wel op basis van onvolledige informatie omdat de piloot niet voldoende tijd heeft?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Dat is voor een deel ook de verantwoordelijkheid van de luchtvaartmaatschappij en hoe zij zich verhoudt tot haar eigen mensen. Ik ken de discussie. Ik weet — en volgens mij is dat in de hoorzitting in deze Kamer ook naar voren naar gekomen — dat de vliegers zelf aangeven een betere informatiepositie te willen. Dat is wel lastig omdat voor een deel de luchtvaartmaatschappen die informatiepositie hebben en het ook aan hen is om die informatie op een goede en juiste wijze te delen met de mensen die voor hen werken. Dat is niet een verantwoordelijkheid waar we op voorhand in kunnen treden.

De heer **Sjoerdsma** (D66):
Ik wil er ook echt voor waken om dat in de schoenen van de staatssecretaris te schuiven. De meningen verschillen, maar er is in ieder geval wel overleg tussen de overheid en de burgerluchtvaart over de vraag hoe we omgaan met dit soort zaken. Ik zou ervoor willen pleiten dat de staatssecretaris, ook al gaat zij daar niet over, het wel inbrengt in dat overleg als een zorg die leeft. Misschien kan zij de maatschappijen vragen hoe ze daarmee omgaan en hoe ze dat kunnen verbeteren.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Daar ben ik op zichzelf toe bereid. Ik heb dat natuurlijk net als de heer Sjoerdsma ook gehoord in die hoorzitting. Het is weliswaar niet onze verantwoordelijkheid, maar ik vind het gerechtvaardigd om dat op tafel te leggen, dus dat zullen we doen. Aangezien de premier ook al een toezegging aan de Kamer heeft gedaan om het verdere overleg te voorzien van een nog steviger structuur, kan zo'n onderwerp zich heel goed lenen voor het gesprek over vragen zoals of we dat nu goed doen of dat de luchtvaarmaatschappijen daarin tegenover de eigen achterban nog beter kunnen functioneren. Ik ben bereid om dat op tafel te leggen, dus dat zeg ik u toe.

De **voorzitter**:
Gaat u ook afronden?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ik ben echt bijna klaar, voorzitter.

Het Europees voorzitterschap benutten we om twee dingen te doen. Ten eerste willen we onze positie vanuit Europa tegenover ICAO verder versterken. Dat betreft vooral het uitwerken van de aanbevelingen van de OVV. We willen ervoor zorgen dat die een gemeenschappelijke Europese inbreng kunnen worden voor de Assemblee dit najaar. Daarnaast zet Nederland zich er ook voor in dat de rol van EASA, dat is het Europees agentschap voor luchtvaartveiligheid, wordt versterkt voor wat betreft het verzamelen en verspreiden van informatie over conflictgebieden. Eind 2014 is er een EASA High-level Group inzake conflictgebieden ingesteld. Die doet ook aanbevelingen over de wijze waarop we de manier kunnen verbeteren om binnen Europa informatie te delen. In die high-level group vervult Nederland een actieve rol. Inmiddels is een eindconcept van het rapport van die group gereed en dat wordt nu aangeboden aan de Europese Commissie. Uiteraard is het dan aan de Commissie om te bepalen of en op welke wijze ze de voorstellen wil bespreken. Laat ik het zo zeggen: Nederland zal daarin een actieve rol oppakken en wij zullen dit onderwerp tijdens ons voorzitterschap heel graag agenderen. Wij zullen er van alles aan doen om dat gesprek nog tijdens ons voorzitterschap te kunnen voeren.

De heer **Servaes** (PvdA):
"Er van alles aan doen" klinkt natuurlijk goed. Dat klinkt als een algemene inspanningsverplichting die de staatssecretaris aangaat. Zij heeft met de raden die er tijdens dat voorzitterschap gepland staan, maar een x-aantal momenten om daar echt een klap op te geven. Ik ben niet helemaal thuis in het precieze aantal raden dat er op het gebied van I en M plaatsvindt, maar denkt zij aan een specifieke raad? Misschien denkt zij wel aan een informele raad. Daar heb je als host country, als presidency, immers vaak extra mogelijkheden om specifieke zaken op de agenda te zetten, zodat er ook echt concrete afspraken gemaakt worden op politiek niveau.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ja, dat zal wat ons betreft de Transportraad zijn in juni.

De heer **Servaes** (PvdA):
Dat is goed. Dan hebben we een concrete datum. Het is gebruikelijk dat de Kamer voor zo'n Raad een geannoteerde agenda krijgt. Gezien het belang dat de Kamer aan het onderwerp hecht, wil ik de staatssecretaris vragen om deze keer misschien een aparte notitie of een aparte brief aan dit specifieke onderwerp te wijden, opdat de commissie voor Infrastructuur en Milieu voorafgaand aan die Raad uitgebreid met de staatssecretaris kan spreken over dit onderwerp.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Zeker. En ik zal er ook voor zorgen dat uw Kamer het rapport krijgt.

De **voorzitter**:
Gaat u verder.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Voorzitter. Dat was mijn bijdrage.

De heer **Sjoerdsma** (D66):
Tenzij ik mij vergis, is er één vraag blijven liggen. Het betreft een toezegging die de voorganger van deze staatssecretaris heeft gedaan. Zij heeft namelijk in het vorige debat niet één, niet twee, maar drie keer gezegd dat ze met de burgerluchtvaart gaat overleggen en erop terug zal komen. Ze heeft gezegd dat het OVV-onderzoek haar input is en dat ze met nieuwe output zal komen, met aanbevelingen. Ik vraag mij af waar die aanbevelingen zijn.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ik heb het ook maar even laten nazoeken. Soms moet je dat doen als je zelf niet bij een debat aanwezig was. Ik begrijp dat minister Opstelten, mede namens mijn voorgangster, heeft gezegd dat de aanbevelingen uit het OVV-rapport zullen worden opgepakt. De Kamer heeft een motie ingediend die als "ondersteuning beleid" is gekwalificeerd — ik weet niet of ze uiteindelijk in stemming is gebracht — waarin is verzocht om het overleg tussen luchtvaartmaatschappijen en veiligheidsdiensten verdergaand te structureren. Dit zou moeten gebeuren onder leiding van de veiligheidsdiensten, waarbij mijn departement betrokken is. De motie is ingediend naar aanleiding van acties die het kabinet al eerder had ingezet en een en ander is verdergaand uitgevoerd. In 2013 was het overleg vaak incidenteel. De minister-president heeft uitgelegd dat ergens in de afgelopen periode en naar aanleiding van de MH17-ramp dat overleg meer gestructureerd gevoerd is. Er is nog discussie over de vraag of en hoe nog meer structuur mogelijk is. Daarvan hebben wij nu vastgesteld dat wij openstaan voor verdergaande suggesties, maar dat dit overleg er al geregeld is. Als het nodig is, op basis van acute dreigingsinformatie, zal het altijd vaker bij elkaar worden geroepen.

De heer **Sjoerdsma** (D66):
Ik stel de staatssecretaris toch voor de Handelingen van dat debat nog een keer terug te lezen en er in tweede termijn op terug te komen. Ik citeer een gedeelte zodat duidelijk is waarover het gaat.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Dat is goed.

De heer **Sjoerdsma** (D66):
Uw voorgangster zei: wij zullen als groep — met groep bedoelt zij het overleg dat naar aanleiding van mijn motie, die u net noemde, is ingericht — nagaan welke opties en alternatieven wij zien om de zaken te verbeteren. De uitkomsten van deze club komen pas als we hierin ook de aanbevelingen en conclusies van de OVV kunnen meenemen. In het volgende blokje zegt ze: ik heb gezegd dat die analyse komt nadat we met de groep, die nu bij elkaar komt, en de OVV alles bij elkaar hebben gebracht. Tot slot zegt ze dan: dat laat onverlet dat ik vind dat wij met de groep binnen de luchtvaartsector spreken en dat de uitkomst van het OVV-onderzoek onze input moet zijn. Zij zegt wel degelijk dat zij in dat overleg het OVV-onderzoek als input zal nemen en vervolgens, samen met de hele burgerluchtvaartsector, met

haar eigen aanbevelingen zal komen. Ik hecht eraan dat die toezegging gestand wordt gedaan.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ik kom daar dan in tweede termijn op terug.

De **voorzitter**:
Mijnheer Bontes, is er een vraag die niet is beantwoord?

De heer **Bontes** (Groep Bontes/Van Klaveren):
Ja, door de minister van Veiligheid en Justitie. Ik heb maar een heel korte termijn en hij zou er nog op terugkomen. Het gaat om de vraag wat er is gebeurd met de radarsystemen. Waren deze in onderhoud of zijn ze vernietigd? De OVV en de regering van Oekraïne hebben daar verschillende zienswijzen over.

De **voorzitter**:
De minister van Veiligheid en Justitie is al geweest, maar als dit de enige vraag is, verzoek ik hem hierop in te gaan.

Minister **Van der Steur**:
Ik heb kennisgenomen van dat verschil. Aan de ene kant is er de verklaring in het rapport van de OVV en aan de andere kant een latere mededeling van de zijde van de regering van Oekraïne. De Nederlandse regering heeft niet de mogelijkheid om daaraan nog een conclusie te verbinden. Ik stel vast met de heer Bontes dat er twee verschillende lezingen zijn en dat de onderzoeksraad de lezing die hij correct acht in het rapport heeft opgenomen.

De heer **Bontes** (Groep Bontes/Van Klaveren):
Het zou toch wel prettig zijn als wij weten wat er is gebeurd. Wat is er nu aan de hand met die radarsystemen? Zijn ze vernietigd of waren ze in onderhoud? Dat is wel een wezenlijk verschil.

Minister **Van der Steur**:
De heer Bontes zal het met mij eens zijn dat het per saldo niet uitmaakt wat de oorzaak is dat er niet over radargegevens kon worden beschikt. Ik ben het met hem eens dat het prettig zou zijn als we dat opgelost zouden kunnen krijgen. Het maakt echter voor de uitkomst niet uit. Ik keer even terug naar het debat dat ik met de heer Bontes heb gevoerd. Het Openbaar Ministerie doet onderzoek naar mogelijke opsporing en vervolging van eventuele daders. Ook daarvoor maakt de vraag waarom niet over de gegevens kan worden beschikt natuurlijk niet uit.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dan gaan we nu naar de tweede termijn. Mijnheer Sjoerdsma, bent u daartoe in staat of hebt u een korte schorsing nodig totdat u alle moties hebt verzameld?

De heer **Sjoerdsma** (D66):
Als we een minuut of vijf zouden kunnen schorsen, zou dat zeer welkom zijn.

De **voorzitter**:
Prima, dan schors ik de vergadering voor vijf minuten.

De vergadering wordt van 21.33 uur tot 21.43 uur geschorst.

De **voorzitter**:
Wij zijn toegekomen aan de tweede termijn van de Kamer. Daarin hebben de woordvoerders twee minuten spreektijd, inclusief het indienen van moties.

☐

De heer **Sjoerdsma** (D66):
Voorzitter. Ik wil het kabinet danken voor de antwoorden in de eerste termijn. Ik wil ook beginnen met het uitspreken van met name een woord van dank voor de inzet richting Rusland die de premier en de minister van Buitenlandse Zaken hebben geschetst. Zeker gezien het moeilijke geopolitieke spel waardeer ik het dat zij deze kwestie continu op hoog niveau en indringend aan de kaak stellen. Ik denk dat dat ook heel belangrijk is, gezien de opstelling van Poetin tot nu toe.

Er waren voor mijn fractie bij dit debat vandaag twee prioriteiten, namelijk de vervolging en veilige vliegroutes. Over de vervolging hebben we frustrerend nieuws gekregen. De premier noemde het zelf ook frustrerend nieuws dat het bekend worden van de identiteit en van de verblijfplaats van verdachten, en het verzoek om uitlevering waarschijnlijk nog lang op zich zullen laten wachten. Het Openbaar Ministerie kan geen duidelijkheid geven over de vraag hoelang dit nog gaat duren. Aan minister Van der Steur zou ik willen vragen welk plan B a priori de voorkeur heeft; nationale berechting dan wel het gemengde tribunaal.

Ik kom op de vliegroutes en het lessen leren uit het verleden. Ik was het op dit punt in dit debat niet helemaal eens met het kabinet. Ik miste op sommige punten het gevoel van urgentie en de bereidheid van het kabinet om uit zichzelf iets te doen. Ik zag echter ook de bereidheid om uiteindelijk open te luisteren naar suggesties vanuit de Kamer. Dat vond ik waardevol. Ik hoop dan ook dat de moties die hierover vandaag door de Kamer worden ingediend, op een welwillend gehoor kunnen rekenen. Collega Servaes zal een motie indienen over structureel overleg en het structureren van het overleg tussen de burgerluchtvaart en de Nederlandse overheid, een motie die ik van harte steun. Ik denk dat dat overleg enorm belangrijk is en dat daar door de luchtvaartmaatschappijen om wordt gevraagd. Ik zal zelf een motie indienen waarmee we ervoor willen zorgen dat de inlichtingendiensten ook voldoende inzet en middelen hebben om die samenwerking gestalte te kunnen geven.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de burgerluchtvaart vraagt om meer informatie over de risico's van vliegen over conflictgebieden van de zijde van de Nederlandse overheid;

overwegende dat de regering bij motie is verzocht, afspraken te maken met de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen over de uitvoering van de geïntensiveerde informatiedeling inzake de veiligheid van het luchtruim en het vliegen boven conflictgebieden verder te concretiseren;

overwegende dat deze afspraken kunnen worden vastgelegd in een convenant;

verzoekt de regering, zeker te stellen dat de inlichtingen- en veiligheidsdiensten, alsmede de NCTV, over de inzet en middelen kunnen beschikken die nodig zijn om het convenant uit voeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Sjoerdsma, Ten Broeke, Servaes, Van Bommel, Grashoff, Voordewind en Omtzigt.

Zij krijgt nr. 72 (33997).

☐

De heer **Omtzigt** (CDA):
Voorzitter. In Nederland controleert de Tweede Kamer de regering. Dat is lastig bij een lopend strafrechtelijk onderzoek, zeker nu de vervolging lang duurt en politiek moeilijk ligt, maar daarvoor is alle ruimte. Wat betreft de vliegroutes sluit ik mij aan bij wat enkele collega's daarover hebben gezegd.

Na anderhalf jaar is dit het eerste debat met de minister-president over MH17. Ik had zelf een iets uitgebreider exposé verwacht over de zaken die in de afgelopen anderhalf jaar hebben plaatsgevonden en de keuzes die de regering heeft gemaakt om bepaalde dingen wel en bepaalde dingen niet te doen.

Over het OVV-rapport is de Kamer stil geweest zolang het onderzoek werd gedaan. Nu het is afgerond, mag de Kamer echter niet meer vragen waarom het is gebeurd. Mijn fractie is er verbaasd over dat als Nederland en de OVV in de ICAO-council het rapport toelichten, het wissen van de primaire radargegevens door Rusland in zijn geheel niet ter sprake wordt gebracht. Dat was daarvoor toch het forum geweest? Mijn fractie had verder gevraagd om de interviewprotocollen voor het andere onderzoek en het WODC-rapport te krijgen voordat het onderzoek zou plaatsvinden. De Kamer zou nu op een glijdende schaal zitten als zij zou kunnen lezen wat de Nederlandse ministers hebben verklaard? Dat is geen glijdende schaal, maar de kerntaak van de Tweede Kamer. Ik hoor daarop graag alsnog een antwoord.

Rusland en zeker Oekraïne en de VS zijn bevriende naties. Ik zou graag van de regering willen horen op welke wijze zij, misschien in alle vriendelijkheid, nogmaals de vraag aan de orde zal stellen waarom die radargegevens, die zo veel informatie zouden kunnen verschaffen, niet spontaan alsnog verschaft worden.

Ik was wel tevreden met de toezegging om de rijksarchivaris opdracht te geven. Ik leg het verzoek vast in een motie zodat duidelijk is wat wij bedoelen. Als de regering zegt dat zij haar uitvoert, is het prima.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat het belangrijk is dat al het onderzoeksmateriaal over de MH17 goed en zorgvuldig bewaard en beheerd wordt;

verzoekt de regering, de rijksarchivaris opdracht te geven een apart archief op te zetten, alsmede een index van MH17-materiaal;

verzoekt de regering voorts, al het MH17-materiaal dat beschikbaar is, inclusief e-mails, aanwezigheidsregistraties en logboeken van beide commissies, alsmede diplomatieke memo's, beschikbaar te stellen aan de rijksarchivaris;

verzoekt de regering tevens, te bewerkstelligen dat OVV en WODC hetzelfde doen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Omtzigt. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 73 (33997).

☐

De heer **Van Bommel** (SP):
Mevrouw de voorzitter. Ook ik heb waardering voor het werk van diensten, lokaal, nationaal en internationaal, en zeker ook voor het werk van de Onderzoeksraad Voor Veiligheid en het Openbaar Ministerie. Ik had dat in de eerste termijn nog niet gezegd, maar ik wil dat expliciet gezegd hebben in dit debat.

Het strafrechtelijke traject is nu ingegaan. Wij zullen geduldig moeten wachten en moeten hopen dat dat voldoende oplevert om te komen tot succesvolle vervolging en berechting. Centraal stond daarom voor mijn partij vandaag het overvliegen van conflictgebieden. Het internationale systeem om risico's te minimaliseren kan nooit helemaal waterdicht zijn, maar het mag ook geen vergiet zijn. Nu is het zo dat nationale regeringen kunnen zeggen dat het veilig is, terwijl het dat niet is. Luchtvaartmaatschappijen kunnen uit kostenoverwegingen risicovolle routes nemen en inlichtingendiensten kunnen relevante inlichtingen voor zichzelf houden omdat zij daarmee hun eigen werkwijze of hun eigen positie denken te beschermen. Zo zijn er nog meer risico's. De SP steunt alle voorstellen die ertoe leiden dat goede informatie voor luchtvaartmaatschappijen beschikbaar is of komt, zodat luchtvaartmaatschappijen op een verantwoorde wijze hun besluit tot een bepaalde route kunnen nemen. Maar ultimo moet ook de overheid bereid zijn om in te grijpen als daar aanleiding toe gevonden wordt. Dat betekent dat wat mijn fractie betreft een vliegverbod of beperkingen ingesteld moeten kunnen worden. Ik heb daar een motie over.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat Nederland volgens het Verdrag van Chicago de bevoegdheid heeft om een verbod of beperkingen op te leggen aan Nederlandse luchtvaartmaatschappijen op het gebruik van een buitenlands luchtruim;

overwegende dat sommige andere landen reeds gebruikmaken van deze mogelijkheid;

verzoekt de regering, in de toekomst te overwegen om gebruik te maken van de bevoegdheid om een verbod of beperkingen op te leggen aan Nederlandse luchtvaartmaatschappijen op het gebruik van een buitenlands luchtruim indien risico-informatie hiertoe aanleiding geeft,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Van Bommel, Sjoerdsma, Voordewind, Grashoff en Omtzigt.

Zij krijgt nr. 74 (33997).

☐

De heer **Voordewind** (ChristenUnie):
Voorzitter. Ik was nog vergeten te zeggen dat ik in de eerste termijn mede namens de SGP heb gesproken. Zij verontschuldigen zich dat zij hier niet bij aanwezig kunnen zijn. Ik dank de ministers en de minister-president voor hun beantwoording van de vragen van de ChristenUnie. Voor ons stond de aandacht voor de toedracht centraal, zoals het OVV-rapport die heeft achterhaald. Natuurlijk is de aandacht nu gericht op het achterhalen van de daders.

Het tweede centrale punt in het OVV-rapport is dat er lessen moeten worden getrokken voor de toekomst. Wat dat aangaat hebben wij nog te veel mist over de radarbeelden laten bestaan. Ik begrijp best de politieke gevoeligheden, maar wij moeten alle schijn van het afdekken van informatie zien te voorkomen. Ik blijf bij het kabinet erop aandringen om zelfs die laatste radarbeelden te achterhalen, zowel bij Oekraïne als Rusland als de Verenigde Staten.

Over het delen van informatie van de veiligheidsdiensten met de luchtvaartmaatschappijen in Nederland had ik een motie, maar ik heb begrepen dat collega Servaes een soortgelijke motie heeft. Die heb ik medeondertekend. Dat voorkomt heel veel papierwerk. Van harte steun voor het pleidooi van de Kamer, waar naar ik begrijp een meerderheid voor is, om tot een borging te komen van informatie-uitwisseling van de veiligheidsdiensten met de luchtvaartmaatschappijen. Ik hoop dat het kabinet dat stevig gaat oppakken.

Ten slotte kom ik op de berechting van de daders. Mijn fractie zou het zeer betreuren als wij dat zelf als lidstaat zouden moeten oppakken. Dat zou internationaal te weinig gezag hebben om tot berechting te komen van mensen die ongetwijfeld uit het buitenland moeten komen. Ik wil het kabinet in ieder geval meegeven om er alles aan te doen om te bezien of wij alsnog tot een VN-tribunaal kunnen komen. Dat zal heel lastig worden. De Russen hebben eerder aangegeven daar weinig in te zien. Als wij zo'n tribunaal voor elkaar zouden kunnen krijgen, zou het internationale gezag daarvan enorm helpen bij het achterhalen van de daders. Ik wens het kabinet heel veel wijsheid en sterkte toe om dat voor elkaar te krijgen van de Russen.

☐

De heer **Ten Broeke** (VVD):
Voorzitter. Ik dank het kabinet voor de beantwoording. In september 2014 sprak ik over een aanslag. De premier zei toen: de onderste steen moet boven. Vandaag legt hij uit wat dat voor hem en het kabinet betekent, namelijk dat zij alles binnen hun mogelijkheden doen om de onderste steen boven te krijgen, maar ook alles nalaten wat dit doel verder weg brengt. Juist die combinatie maakt het lastig. Het is lastig om een en ander te controleren, maar soms ook lastig om de neiging te onderdrukken om iemand voor de voeten te lopen.

Repatriëring en identificatie zijn op twee slachtoffers na voltooid. Het toedrachtsonderzoek is voltooid. Nu komt die belangrijke schuldvraag. Dat is misschien wel het moeilijkste onderdeel, de zwaarste hijs om die onderste steen boven te krijgen. Heel veel mensen, ook sommige nabestaanden, hebben de indruk dat het kabinet op een overdreven manier neutraal probeert te blijven en zelfs passief is. De tijd zal het leren.

Vandaag wil ik vaststellen dat wij fase twee afsluiten met een rapport waarvoor in de wereld grote waardering bestaat. Voor de aanbevelingen daarin bestaat in de Kamer grote steun. Nu volgt de derde en de moeilijkste stap: gerechtigheid. Collega Omtzigt heeft groot gelijk als hij zegt dat het geen ramp was maar meervoudige moord, wellicht onbedoeld maar in ieder geval met daders. Hoe lang het ook duurt en hoe moeilijk en ingewikkeld het ook zal zijn, die daders moeten achter de tralies. Wat de VVD betreft doen wij alles wat dit doel dichter bij brengt en laten wij alles na wat dit doel verder weg brengt. Dat betekent dat wij het JIT maximale medewerking moeten blijven geven. Dat is het team van juridische professionals onder leiding van het Nederlandse OM aan wie wij deze grote taak moeten en kunnen toevertrouwen. Als het ons menens is om de daders achter de tralies te krijgen, zullen we ook dingen moeten laten. We kunnen geen bewijs opdringen. Daarmee is het strafproces niet gediend, zijn de nabestaanden niet gediend en is de gerechtigheid niet gediend.

Ten slotte vindt de VVD het van belang dat we opvolging geven aan de aanbevelingen van de OVV. Die moeten in de Kamer zo breed mogelijk zeker worden gesteld. Daarom onderschrijft mijn fractie de motie van collega Sjoerdsma om meer capaciteit bij inlichtingendiensten te bewerkstelligen. Ook onderschrijft mijn fractie de motie van collega Servaes om met een convenant zeker te stellen dat dit binnen de Wet op de inlichtingen- en veiligheidsdiensten wordt verankerd. Ik heb zelf nog een motie om ervoor te zorgen dat luchtvaartmaatschappijen die veiligheid serieus nemen en daarvoor beloond worden, en dat degenen die dat niet doen daarvan de gevolgen ondervinden.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat luchtvaartmaatschappijen hun eigen afweging maken over het vliegen boven conflictgebieden;

overwegende dat deze primaire verantwoordelijkheid van luchtvaartmaatschappijen niet moet worden aangetast of verlegd;

overwegende dat niet altijd duidelijk is op welke wijze luchtvaartmaatschappijen tot hun afwegingen komen;

overwegende dat annex 19 bij het Verdrag van Chicago regels stelt over de veiligheid van de burgerluchtvaart;

verzoekt de regering, zich ervoor in te spannen dat alle luchtvaartmaatschappijen een gecertificeerd veiligheidsmanagementsysteem hebben, waarin duidelijk is vastgelegd welke keuzes een luchtvaartmaatschappij maakt wat betreft de vliegroutes over gevaarlijke gebieden, bijvoorbeeld door dit vast te leggen in annex 19 bij het Verdrag van Chicago;

verzoekt de regering voorts, te onderzoeken in hoeverre het mogelijk is luchtvaartmaatschappijen die niet een bovengenoemd gecertificeerd veiligheidsmanagementsysteem hebben, bepaalde sancties op te leggen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Ten Broeke, Servaes, Voordewind, Sjoerdsma, Van Bommel, Bontes, Grashoff en Omtzigt.

Zij krijgt nr. 75 (33997).

☐

De heer **Bontes** (Groep Bontes/Van Klaveren):
Voorzitter. Ik zal altijd blijven knokken voor volledige openheid van zaken, ook als ik daarmee geen vrienden maak, ook als de minister-president boos wordt. Daarom de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het kabinet de notulen van de ministerraad van 23 juli 2014 en 27 juli 2014 heeft gerubriceerd tot staatsgeheim;

constaterende dat ook de verslagen van de interviews met de bewindspersonen geheim blijven;

overwegende dat juist volledige openheid van zaken moet worden gegeven;

verzoekt de regering, te zorgen voor openbaarmaking van deze notulen en verslagen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Bontes. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 76 (33997).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat luchtvaartmaatschappijen, zoals de KLM, geen informatie hadden over het gevaar boven Oost-Oekraïne;

constaterende dat ook de Nederlandse inlichtingenpositie ten tijde van de aanslag op de MH17 onvoldoende was;

overwegende dat het delen van informatie door de overheid met luchtvaartmaatschappijen moet worden verbeterd;

verzoekt de regering, onze inlichtingen- en veiligheidsdiensten een wettelijke taak te geven om onderzoek te doen naar de veiligheid van vliegroutes, en luchtvaartmaatschappijen daarover te informeren;

verzoekt de regering voorts, deze diensten daarvoor de benodigde middelen te verstrekken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Bontes. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 77 (33997).

De heer **Omtzigt** (CDA):
Ik deel de zorg van de heer Bontes dat de ministerraadnotulen van 23 en 27 juli niet ter beschikking gesteld zijn aan de onderzoekers van de Universiteit Twente, terwijl hen wel inzage beloofd was in alle relevante stukken. Kan de heer Bontes aangeven waarom hij ervoor kiest om ministerraadnotulen die wel ingezien hadden moeten worden door onderzoekers, maar over het algemeen geheim blijven, nu in zijn geheel openbaar te laten maken? Dat zijn twee stappen verder.

De heer **Bontes** (Groep Bontes/Van Klaveren):
Omdat juist die eerste dagen na de aanslag van zo'n cruciaal belang zijn. Wat is er gebeurd, waarom hebben we niet onze eigen slachtoffers teruggehaald? Ik wil dat achterhalen en krijg geen duidelijk antwoord, ook niet op wat de rol van minister Timmermans in die dagen is geweest. Ik wil dat gewoon weten. De nabestaanden hebben daar recht op. Waarom hebben onze slachtoffers daar een aantal dagen gelegen? Waarom werden zij in eerste instantie gerepatrieerd door ongeorganiseerde groepen? Ik vind dat van nationaal belang. Het gaat om onze slachtoffers en ik wil het nu echt weten.

De heer **Omtzigt** (CDA):
Als dat de bedoeling is, dan zouden niet alleen de notulen van de ministerraad openbaar moeten worden gemaakt, maar ook alle notulen van de ministeriële commissie daar-

omheen. Die kwam soms meerdere keren per dag bijeen. Waarom vraagt de heer Bontes dan niet om een heropening of een aanvullend onderzoek op dat punt? Ik snap dat dat punt echt uitgezocht kan worden. Dat kunnen we doen in plaats van de openbaarmaking van ministerraadsstukken. Stukken uit de minsterraad zijn eigenlijk nog nooit openbaar gemaakt. Misschien is dat iets om te overwegen richting stemmingen. Dan kunnen we bekijken wat we wel kunnen steunen.

De heer **Bontes** (Groep Bontes/Van Klaveren):
Het is inderdaad een zeldzaamheid, maar het is ook een heel bijzondere situatie. Het liefst zou ik nu al een parlementaire enquête laten starten. Alleen, ik weet dat ik daar nog geen draagvlak voor heb in de Tweede Kamer. Dat zal dus een volgende stap zijn. Daarom zet ik nu deze stap om de stukken van de ministerraad te krijgen. Maar ik deel de suggestie van de heer Omtzigt dat een uitbreiding wel zou kunnen.

☐

De heer **De Roon** (PVV):
Voorzitter. De minister-president heeft binnen het kabinet een regierol. Dat betekent dat hij verantwoordelijk is voor de coördinatie en afstemming. In de periode van 14 juli tot 17 juli 2014 ging dat echter grandioos mis, want op 14 juli werd een Oekraïens vliegtuig neergeschoten en bracht de nationale veiligheids- en defensieraad van Oekraïne een mediaverklaring uit waarin staat dat dat moest zijn gebeurd door een krachtiger wapen dan een MANPAD. Die informatie werd nog dezelfde dag op een briefing gedeeld met een van onze Nederlandse diplomaten. Die stuurde dat allemaal weer door naar de ministeries van Buitenlandse Zaken en Defensie. De essentie daarvan werd weer gedeeld met de ministeries van Veiligheid en Justitie, Binnenlandse Zaken, Financiën en Algemene Zaken. Alleen, die informatie werd niet gedeeld met de bewindspersoon die verantwoordelijk was voor de veiligheid van de burgerluchtvaart. De minister van Defensie heeft aan de Kamer desgevraagd meegedeeld dat, als je in staat bent om een vliegtuig op de zojuist door mij genoemde hoogte neer te schieten, je ook in staat bent om een vliegtuig neer te schieten boven de door Oekraïne veilig verklaarde hoogte van flight level 320. Die informatie is echter versnipperd en verkokerd behandeld en bij Defensie gebleven. Dat inzicht is niet gedeeld met de bewindspersoon die verantwoordelijk is voor de burgerluchtvaart. Dat gebeurde niet, omdat er geen structuur aanwezig was die dwong om informatie met de civiele luchtvaart te delen. De minister-president is verantwoordelijk voor het ontbreken van die structuur. Diezelfde minister-president vertelt ons nu dat hij zo fijn overleg heeft met de civiele luchtvaart en dat het nu allemaal goed gaat. Verdere regulering daarvan is volgens de minister-president niet nodig. Ik heb er geen vertrouwen in en daarom dien ik twee moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de inlichtingendiensten geen zelfstandige taak hebben in het verzamelen van dreigingsinformatie met betrekking tot de veiligheid van het luchtruim boven conflictgebieden;

overwegende dat de inlichtingendiensten een taak behoren te hebben voor wat betreft het koppelen van informatie over conflictgebieden aan de veiligheid voor de burgerluchtvaart;

verzoekt de regering, capaciteit vrij te maken bij de inlichtingendiensten zodat nieuwe risico's voor de burgerluchtvaart tijdig worden herkend en worden gedeeld met de luchtvaartmaatschappijen indien noodzakelijk,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden De Roon en Graus. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 78 (33997).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de veiligheid van de burgerluchtvaart een onderwerp van aanhoudende zorg voor de regering behoort te zijn;

verzoekt de regering om de bevoegdheid voor de overheid te scheppen om op zeer korte termijn aan luchtvaartmaatschappijen op routes van en naar Nederland te kunnen opleggen dat zij gevaarlijk luchtruim dienen te vermijden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid De Roon. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 79 (33997).

☐

De heer **Grashoff** (GroenLinks):
Voorzitter. Ik dank de aanwezige bewindspersonen voor de uitgebreide beantwoording. Ik heb moeten vaststellen dat een stukje van dit boek gesloten kan worden — het stukje over de toedracht van deze ramp — maar dat dit boek nog lang niet gesloten is als het gaat om de uiteindelijke vervolging en poging tot vervolging van daders en verantwoordelijken. Een belangrijk deel van dit debat ging om de vraag of er voldoende inspanning geleverd wordt om het uiterste te doen om dit in de toekomst te voorkomen, mede omdat er toch een aantal zaken rondom het delen van informatie in de aanloop naar de ramp op zijn minst de vraag oproepen of er voldoende informatie voldoende tijdig tussen voldoende instanties wordt gedeeld. Daarop spitste dit debat zich voor een deel toe. Om die reden heb ik ook een aantal breed gedragen moties gesteund die hier een wat sterkere, scherpere koers in varen dan het kabinet deed.

De gebeurtenis rondom MH17 is naar haar aard een gebeurtenis die snel complottheorieën oproept. Daarbij is het niet gepast dat er door een enkeling hier een ongefundeerde benadering wordt gekozen rondom doofpottheorieën. Ik vind dat jammer. Ik kan mij in dat opzicht de ergernis van de premier in de eerste termijn op dit punt heel goed voorstellen. Ik wil dan toch ook hier een keer uitspreken dat naar de overtuiging van de GroenLinks-fractie door de regering in de totale afwikkeling gewetensvol en verstandig met de kwestie is omgegaan.

Het is nu wachten op de volgende stappen rondom het strafrechtelijk proces. Ik hoop dat daarin alle mogelijkheden benut worden om dit proces zo gezaghebbend mogelijk, en daarmee dus zo veel mogelijk internationaal gedragen, te laten plaatsvinden. Die oproep doe ik graag aan de regering.

☐

De heer **Servaes** (PvdA):
Voorzitter. Ook ik dank het kabinet voor alle antwoorden en discussies die we met elkaar hebben mogen hebben in eerste termijn. In tweede termijn sta ik stil bij drie punten.

Het eerste punt is slechts een noot van herinnering aan de minister van Veiligheid en Justitie om nog even terug te komen op de uitstaande vraag over de betrokkenheid van de Nederlandse overheid bij de pogingen van de OVV om de radargegevens uit Oekraïne te krijgen. Dat horen we straks ongetwijfeld in detail.

Het tweede punt is een dankzegging aan de staatssecretaris van I en M om de Kamer voorafgaand aan de Transportraad van juni te informeren over de wijze waarop zij die Transportraad waar het gaat om de inspanningen van de EU, en in het bijzonder die van EASA, tot een succes gaat maken en vooral ook tot concrete resultaten zal laten leiden.

Het derde punt is de kern van dit debat: hoe trekken we lessen, hoe voorkomen we dat we niet alleen in de directe nasleep van MH17 scherp zijn op mogelijke vergelijkbare risicovolle situaties en hoe borgen we dat met onze diensten en in de samenwerking met luchtvaartmaatschappijen? Daarom dien ik de volgende motie in, waaraan al een paar keer is gerefereerd.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat landen de primaire verantwoordelijkheid hebben voor de veiligheid van het eigen luchtruim, maar dat gebleken is dat op hun oordeel helaas niet altijd vertrouwd kan worden;

constaterende dat luchtvaartmaatschappijen op hun beurt verantwoordelijk zijn voor het bepalen van hun vliegroutes;

overwegende dat het wenselijk noch realistisch is dat aan bovengenoemde, internationaal verankerde verantwoordelijkheidsverdeling getornd wordt;

overwegende dat tegelijkertijd van de overheid verwacht kan worden dat zij relevante informatie over concrete risico's ten aanzien van de veiligheid van het luchtruim, in het bijzonder voor vliegen boven conflictgebieden, met luchtvaartmaatschappijen deelt;

overwegende dat de informatiedeling met andere personen of instanties, zoals luchtvaartmaatschappijen, reeds geregeld is in de Wet op de inlichtingen- en veiligheidsdiensten;

overwegende dat het van belang is dat op basis van dit wettelijk kader de informatievergaring, -analyse en -uitwisseling tussen overheid en luchtvaartmaatschappijen, in lijn met de OVV-aanbevelingen, structureel verankerd worden;

verzoekt de regering om de afspraken met de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen over de uitvoering van de geïntensiveerde informatiedeling inzake de veiligheid van het luchtruim en het vliegen boven conflictgebieden verder te concretiseren en formeel vast te leggen in een convenant,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Servaes, Ten Broeke, Sjoerdsma, Grashoff, Van Bommel en Voordewind.

Zij krijgt nr. 80 (33997).

De heer **Servaes** (PvdA):
Daarmee ben ik ruim door mijn tijd heen, dus laat ik het hierbij.

De **voorzitter**:
U bent niet de enige vanavond.

De minister-president kan direct antwoorden.

☐

Minister **Rutte**:
Voorzitter. Als u het mij toestaat, zal ik de motie op stuk nr. 72, de motie op stuk nr. 73, de motie op stuk nr. 74, de motie op stuk nr. 77, de motie op stuk nr. 78, de motie op stuk nr. 79 en de motie op stuk nr. 80 behandelen. Mevrouw Dijksma behandelt de motie op stuk nr. 75 en de heer Van der Steur de motie op stuk nr. 76. Het mooie is dat de moties precies de lijnen van het debat volgen. Ik ga dus ook geen lange toelichtingen geven bij mijn opvattingen, want dat zou een complete herhaling van de eerste termijn worden.

Met de motie op stuk nr. 72 kunnen wij goed leven. Wij beschouwen haar als ondersteuning van beleid. We hopen dat de motie wordt aangenomen. Of dat gaat lukken, is natuurlijk maar helemaal de vraag, gezien de ondertekening.

De motie op stuk nr. 73 bevalt ons ook. Ik zeg er wel bij hoe we die gaan uitvoeren. Wij zijn bereid om het overleg te gaan voeren over hoe we zo goed mogelijk het verspreid aanwezige materiaal dat betrekking heeft op de MH17, toegankelijk kunnen maken, uiteraard wel binnen de geldende archief- en geheimhoudingsregelingen. Met die kanttekening erbij kunnen wij dus goed uit de voeten met de motie op stuk nr. 73.

Verwijzend naar het gevoerde debat, ontraad ik de motie op stuk nr. 74. Hetzelfde geldt voor de motie op stuk nr. 77, de motie op stuk nr. 78 en de motie op stuk nr. 79. De motie op stuk nr. 80 beveel ik van harte aan.

Minister **Van der Steur**:
Voorzitter. Er lag nog een tweetal vragen uit de eerste termijn en er zijn nog twee vragen gesteld in de tweede termijn. Laat ik allereerst de leden van de Kamer hartelijk danken voor de bijdrage ook in de tweede termijn.

De heer Omtzigt heeft in de eerste termijn een vraag gesteld over de ICCb's en de MCCb's. Hij vroeg vanaf welke datum de registratie van de aanwezigheid had plaatsgevonden. Vanaf 25 juli is nauwgezet bijgehouden wie er wanneer aanwezig was. De registratielijsten en de verslagen zijn gedeeld met de OVV en ook met de onderzoekers van de Universiteit Twente. Overigens zeg ik ten aanzien van de verslagen alvast tegen de heer Bontes dat ook bij de beantwoording van de door de Kamer gestelde vragen van 22 februari dit punt nauwgezet aan de orde is gesteld. Ook daaruit is duidelijk geworden dat de regering inzage heeft gegeven in de zogenoemde geobjectiveerde verslagen van drie specifieke ministerraadsvergaderingen en volledige toegang verleent tot alle stukken van de Ministeriële Commissie Crisisbeheersing. Dat zeg ik dus even tegen de heer Bontes. Ik kom zo op de beoordeling van zijn motie.

De heer Omtzigt heeft in de tweede termijn gevraagd of de regering nogmaals wil aandringen bij de NAVO ten aanzien van de resolutie en de verzoeken van het Openbaar Ministerie. Daarop geef ik hetzelfde antwoord als in de eerste termijn. Als het Openbaar Ministerie verzoekt om acties op dit punt, zal de regering dat doen, zoals we dat ook heel specifiek over de radarbeelden hebben toegezegd in het debat.

De heer **Omtzigt** (CDA):
Net als in de eerste termijn wijs ik erop dat mijn vraag was gericht op het niet leveren van informatie aan de OVV. Ik weet namelijk niet welke informatie het OM heeft gevraagd, laat staan wat er aan het OM is geleverd. Daar kan ik mij dus helemaal geen oordeel over aanmeten. Het gaat om het feit dat de OVV niet heeft kunnen beschikken over de radargegevens van de VS omdat die radargegevens niet gevraagd zijn, over de primaire gegevens van Rusland omdat die gewist zijn en over de primaire radargegevens van Oekraïne omdat Oekraïne eerst zei dat alle radarstations in onderhoud waren en in tweede instantie dat een aantal radarstations vernietigd waren en dat één station in onderhoud was. Is de regering bereid om die drie landen achteraf te vragen hoe het komt dat die radargegevens niet beschikbaar zijn gesteld?

Minister **Van der Steur**:
Ik wil een feitelijke onjuistheid corrigeren. Ik heb de heer Omtzigt in dit debat maar ook in het vorige debat en in de schriftelijke beantwoordingen uitgebreid uitgelegd en aangegeven dat de Onderzoeksraad Voor Veiligheid via de MIVD vertrouwelijk wel inzage heeft gehad in de Amerikaanse informatie. Dat is dus anders dan zoals de heer Omtzigt zojuist stelde. Ten aanzien van de overige informatie verwijs ik naar het onderzoek van de onderzoeksraad en natuurlijk ook naar de beantwoording door de onderzoeksraad van vragen van de Kamer over het door de onderzoeksraad verwachte effect van de informatie die dan zou zijn verkregen; het zal mij niet verbazen als dat vragen van de heer Omtzigt waren. Daar heeft de onderzoeksraad antwoord op gegeven. Dat is ook het antwoord dat ik de heer Omtzigt hier stelselmatig heb gegeven. We hebben nu te maken met het strafrechtelijk onderzoek en de regering heeft in dit debat, in het vorige debat en schriftelijk het standpunt ingenomen dat wij actie zullen ondernomen als het Openbaar Ministerie dat vraagt. Dat is wat nu relevant is, want het rapport van de onderzoeksraad is klaar, zoals de heer Omtzigt weet.

De **voorzitter**:
Tot slot, mijnheer Omtzigt.

De heer **Omtzigt** (CDA):
Tijdens het onderzoek kon daar dus niet naar gevraagd worden en na het onderzoek is het onderzoeksrapport klaar. Ook ten aanzien van de Amerikaanse informatie vervallen we in een herhaling van zetten. De onderzoeksraad heeft duidelijk aangegeven dat hij niet om de radarbeelden heeft gevraagd en dat hij de satellietbeelden vertrouwelijk in heeft kunnen zien. Ik vroeg hier naar de radarbeelden. De radarbeelden van Rusland zijn vernietigd. De radarbeelden van de VS zijn niet gevraagd. De radarbeelden van Oekraïne zijn er niet, hoewel er zeventien vliegtuigen uit de lucht geschoten waren. Dit is in de afgelopen tien jaar in Europa het enige ongeval waarbij geen primaire radarbeelden beschikbaar zijn. Is de regering bereid om deze drie landen, waarmee wij bevriend zijn, te vragen waarom dat is gebeurd?

Minister **Van der Steur**:
Die vraag heb ik in dit debat, in het vorige debat en schriftelijk meerdere malen beantwoord.

De heer Servaes heeft in de eerste termijn gevraagd hoe het precies zat met de eventuele ondersteuning door de Nederlandse regering van de activiteiten van de onderzoeksraad in Oekraïne. Mijn informatie daarover is als volgt. De ambassade in Kiev heeft voor de onderzoeksraad en voor de oud-diplomaat respectievelijk gezant — zo wordt hij genoemd — die voor de onderzoeksraad naar Oekraïne is gegaan, alleen bemiddeld bij het maken van afspraken. Er is dus sprake geweest van praktische ondersteuning, maar er was uiteraard geen enkele inhoudelijke bemoeienis, omdat dat gegeven de onafhankelijkheid van de onderzoeksraad niet in de rede ligt.

De heer Sjoerdsma vroeg in de tweede termijn of ik wil aangeven welk plan de voorkeur van de regering geniet. Daar heb ik in de eerste termijn eigenlijk al antwoord op gegeven. Dat is typisch een beslissing die je pas kunt nemen als de stand van het onderzoek dat rechtvaardigt. Ik kan daar nu dus niet op vooruitlopen. Ik heb de heer Grashoff al gezegd dat er op zich geen optie wordt uitgesloten.

In de motie op stuk nr. 76 van de heer Bontes wordt de regering verzocht om in weerwil van de afspraak dat de notulen van de ministerraadsvergaderingen staatsgeheim zijn — daar wees de heer Omtzigt de heer Bontes al op —

die notulen openbaar te maken. Dat betekent dat ik de motie moet ontraden.

De **voorzitter**:
Het woord is aan de staatssecretaris.

☐

Staatssecretaris **Dijksma**:
Voorzitter. Ik zal een oordeel geven over de motie op stuk nr. 75. Verder kom ik terug op een vraag van de heer Sjoerdsma.

De motie op stuk nr. 75 is ingediend door de heer Ten Broeke c.s. In deze motie wordt de regering gevraagd om zich in te spannen voor een certificering van de veiligheidsmanagementsystemen en ook om te kijken naar bijvoorbeeld sancties. Deze motie is in lijn met wat wij op zichzelf proberen te doen via onze inspanningen bij ICAO. Het is op voorhand niet gezegd dat het gaat lukken om de certificering echt voor elkaar te krijgen, maar ik wil op dat punt wel een inspanningsverplichting met de Kamer afspreken en bezien wat internationaal haalbaar is. Verder kunnen wij inderdaad onderzoeken welke mogelijkheden er zijn qua sancties, mede in het licht van bijvoorbeeld de Europese zwarte lijst en het bestaande auditsysteem. Dat heb ik in mijn termijn ook toegezegd. Uiteraard ben ik ook bereid om te bekijken welke positieve prikkels er ingebouwd kunnen worden. Om die reden beschouw ik deze motie als ondersteuning van het beleid en laat ik het oordeel over de motie aan de Kamer.

De heer Sjoerdsma heeft nog recht op een antwoord naar aanleiding van een debat dat hij volgens mij in april 2015 met mijn voorgangster heeft gevoerd over dezelfde gespreksverslagen. Er is sindsdien echt wel het een en ander veranderd. De kern van de vraag van de heer Sjoerdsma was eigenlijk wat dit opgeleverd heeft voor het overleg tussen de maatschappij en andere betrokkenen en bijvoorbeeld het departement. Het overleg is verbreed, zoals bekend. Alle betrokken departementen en maatschappijen nemen nu deel. Er wordt op die manier veel meer informatie uit verschillende invalshoeken bijeengebracht. De conflictgebieden worden inderdaad meegenomen. Het overleg is, in tegenstelling tot eerder, nu gestructureerd en periodiek. Als er sprake is van een acute dreiging, komt men versneld bijeen. Daar is ook een procedure voor afgesproken. Verder heb ik begrepen dat er bij de AIVD een loket is geopend specifiek om airlines te helpen als er op bepaalde punten van dreiging vragen zijn. Daarnaast is er op Europees niveau nu het DG Home-overleg waarbij de verschillende Europese lidstaten met elkaar bespreken hoe de verbetering in de informatievoorziening tussen staten en airlines op gang gebracht kan worden. De premier verwees daar al naar en dat wordt er nu bij betrokken. Zoals mijn voorgangster destijds heeft toegezegd, wordt in het overleg ook de inzet voor ICAO besproken. Daar komt dan bij wat ik vandaag heb toegezegd: Nederland maakt een zogenaamd "working paper", een document voor het neerzetten van een inzet in de assemblee in september aanstaande. Tegen de heer Omtzigt zeg ik dat die belangrijke assemblee helaas maar eens in de drie jaar plaatsvindt. Dat document krijgt de Kamer ook, dus dat kunnen wij met elkaar bespreken. Wij zullen dat natuurlijk ook met de betrokken partijen doen. Ik heb de heer Servaes bovendien toegezegd dat wij het EASA-rapport, waaraan Nederland een bijdrage heeft geleverd, aan de Kamer zullen voorleggen, zodat zij onze inbreng voor de Transportraad nog vooraf kan controleren.

Met alle moties die nu zijn ingediend, waarin weer verregaande verbeteringen zijn voorgesteld en waarvan wij een heel deel hebben omarmd, hoop ik dat wij een nog beter overleg tot stand kunnen brengen. Wij zullen daarbij uiteraard bezien of de discussie met de luchtvaartmaatschappijen die er is geweest, daarmee beslecht kan worden. Ik hoop van harte van wel. Daar gaan wij natuurlijk voor.

De **voorzitter**:
Korte reactie, mijnheer Sjoerdsma!

De heer **Sjoerdsma** (D66):
Ik dank de staatssecretaris. Ik wil nog een ding vragen en dat kan heel kort. Er is inderdaad een aantal moties ingediend en de staatssecretaris heeft een aantal initiatieven nog verder toegelicht. Ik begrijp dat collega Elias, die nu niet meer aanwezig is, gevraagd heeft om een frequent overleg over het vliegen over conflictgebieden. Het lijkt mij een goed idee als er dan, voorafgaand aan dat overleg, een brief van de staatssecretaris komt waarin al deze dingen nog een keer worden samengevat en waarin ook staat hoe de initiatieven vanuit de Kamer, zoals die vandaag zijn genomen en die waarschijnlijk een meerderheid zullen krijgen, vallen bij de partners in de burgerluchtvaart en hoe die verder worden opgepakt.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Dat lijkt mij op zichzelf een uitstekend idee. Ik kijk dan wel even in de richting van mijn collega. I en M zit het overleg niet zelf voor. We zouden dan gezamenlijk aan de Kamer moeten rapporteren. Op zichzelf lijkt het mij fair om het te doen, want de Kamer wil weten of de vandaag ingediende moties ook datgene opleveren wat ze beogen. Iedereen moet het gevoel hebben dat we er met z'n allen voor gaan zorgen dat die informatiepositie optimaal is. Dat is wel onze inzet. Laat dat helder zijn. Ook wij vinden het van groot belang dat die informatie, als die er is, tijdig gedeeld wordt. Niemand zit erop te wachten om dat niet te doen.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:
Ik dank de minister-president, de minister van Veiligheid en Justitie, de minister van Buitenlandse Zaken en de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en de hen ondersteunende ambtenaren. Ik dank ook de ambassadeurs van Australië, Maleisië en Oekraïne die het hele debat hebben bijgewoond. Ik dank de Kamerleden, de mensen op de publieke tribune en de mensen die op een andere manier, via internet of een ander kanaal, dit debat hebben gevolgd. Over de ingediende moties zullen we volgende week dinsdag stemmen.